

Bruxelas, 7 de abril de 2026
(OR. en)

16833/25

**Dossiê interinstitucional:
2023/0271(COD)**

**TRANS 650
CODEC 2139**

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção de um REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010

REGULAMENTO (UE) 2026/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Posição do Parlamento Europeu de 12 de março de 2024 (JO C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) e posição do Conselho em primeira leitura de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 50 %, procurando aproximar-se dos 55 %, até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Ambos os objetivos estão consagrados no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴. O Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, trabalhando-se simultaneamente no sentido de alcançar a ambição de poluição zero que consiste em reduzir até 2030 os impactos das emissões de poluentes atmosféricos na saúde em mais de 55 % e a percentagem de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes em 30 %. Os transportes representam cerca de 25 % do total das emissões de gases com efeito de estufa da União, as quais têm vindo a aumentar nos últimos anos. O Pacto Ecológico Europeu dá prioridade à transição para o transporte ferroviário e as vias navegáveis interiores de uma parte substancial dos 75 % do transporte interno de mercadorias atualmente realizado por estrada. Sendo o transporte ferroviário um modo de transporte amplamente eletrificado e energeticamente eficiente, uma maior utilização dos serviços ferroviários deverá contribuir para reduzir as emissões e o consumo de energia dos transportes.

⁴ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) A Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – Pôr os transportes europeus na senda do futuro», estabelece marcos para mostrar a trajetória do sistema de transportes da União rumo à realização dos objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Prevê que o tráfego do transporte ferroviário de mercadorias aumente 50 % até 2030 e duplique até 2050, o tráfego ferroviário de alta velocidade duplique até 2030 e triplique até 2050, e as viagens coletivas programadas inferiores a 500 km sejam neutras em termos de carbono até 2030 na União. Para alcançar estas metas, o transporte ferroviário deverá tornar-se mais atrativo em termos de comportabilidade dos preços, de fiabilidade e de acessibilidade. Os serviços de transporte ferroviário deverão também ser mais adaptados às necessidades dos viajantes e dos carregadores de mercadorias.
- (3) O objetivo subjacente do presente regulamento é aumentar a utilização da infraestrutura ferroviária, fazendo um uso mais eficiente dessa infraestrutura através de melhores processos de planeamento e repartição, e através de uma coordenação transfronteiriça reforçada, contribuindo assim para um aumento dos serviços ferroviários, em consonância com as metas de descarbonização da União. No entanto, serão necessárias a todos os níveis medidas adicionais, para além do âmbito de aplicação do presente regulamento, para continuar a reforçar a capacidade da infraestrutura ferroviária a fim de satisfazer o aumento da procura de capacidade ferroviária, tanto pelos serviços de transporte de passageiros como de mercadorias, e aumentar a competitividade global da ferrovia.

- (4) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ estabelece as regras aplicáveis à gestão e exploração da infraestrutura ferroviária e os princípios e procedimentos aplicáveis à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.
- (5) O Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶ prevê a criação de corredores de transporte ferroviário de mercadorias e de balcões únicos para facilitar os pedidos de capacidade de infraestrutura para os serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.
- (6) A gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e a gestão do tráfego ferroviário é crucial para o bom funcionamento do setor ferroviário. A exploração dos serviços de transporte ferroviário, em especial dos serviços ferroviários transfronteiriços, deve ser cuidadosamente planeada e coordenada para permitir que os comboios com características muito diferentes, como a velocidade e a distância de travagem, partilhem com segurança as mesmas vias. A gestão otimizada e harmonizada da capacidade da infraestrutura ferroviária cria mais oportunidades e aumenta a fiabilidade dos serviços ferroviários. O presente regulamento deverá proporcionar aos gestores de infraestrutura flexibilidade suficiente para uma gestão eficaz da capacidade da infraestrutura ferroviária, ao mesmo tempo que garantem que todos os candidatos sejam tratados de forma equitativa, transparente e não discriminatória, garantindo uma concorrência leal, no seu acesso à rede ferroviária.

⁵ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) A Diretiva 2012/34/UE reconhece o direito de os Estados-Membros não aplicarem as regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a determinadas partes da rede ferroviária ou a determinados serviços ferroviários, sempre que tal exclusão do âmbito de aplicação do direito da União não afete o funcionamento do espaço ferroviário europeu único. Essas exclusões, em casos estritamente limitados e devidamente justificados, deverão continuar a aplicar-se e os Estados-Membros deverão manter o direito de as solicitar no futuro também em relação ao presente regulamento.
- (8) A exploração da ligação fixa do canal da Mancha é regulada, nomeadamente, pelo Tratado entre o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte e a República Francesa relativo à construção e exploração por concessionários privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, assinado em Cantuária em 12 de fevereiro de 1986 («Tratado de Cantuária»), e pelo Acordo de Concessão entre o secretário de Estado dos Transportes do Reino Unido, o ministro do Urbanismo, Habitação e Transportes de França e o The Channel Tunnel Group Limited e France-Manche S.A., assinado em 14 de março de 1986 e alterado várias vezes desde então («Acordo de Concessão»). Em conformidade com o Tratado de Cantuária e o Acordo de Concessão, os concessionários deverão gerir a infraestrutura ferroviária e explorar um serviço de vaivém para o transporte de veículos rodoviários. A Diretiva 2012/34/UE não se aplica, com exceção de determinadas disposições, às empresas cujas atividades se limitem a prestar unicamente serviços de vaivém para o transporte de veículos rodoviários pela ligação fixa do canal da Mancha ou se limitem a operações de transporte sob a forma de serviços de vaivém para o transporte de veículos rodoviários por essa ligação fixa. Do mesmo modo, não é conveniente aplicar o presente regulamento à gestão da capacidade de infraestrutura ferroviária para a exploração de serviços desse tipo. Salvo disposição em contrário, o presente regulamento deverá aplicar-se à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária para a exploração de outros serviços, tais como os comboios de passageiros e de mercadorias.

- (9) Ao aplicarem o presente regulamento no que diz respeito a uma parte da rede ferroviária da União geograficamente isolada pelo mar do resto da rede ferroviária da União, para a qual não exista uma necessidade concreta de estabelecer coordenação com outros Estados-Membros ou com os gestores de infraestrutura ferroviária que gerem infraestruturas localizadas noutros Estados-Membros, e em que a capacidade esteja continuamente disponível sem que se preveja qualquer alteração relevante a curto ou médio prazo, os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura deverão poder seguir uma abordagem pragmática e proporcionada, a fim de evitar custos e encargos administrativos desproporcionais, cumprindo simultaneamente as obrigações estabelecidas no presente regulamento.
- (10) O presente regulamento não deverá obstar a que os Estados-Membros adotem as medidas necessárias para salvaguardar interesses fundamentais em matéria de segurança ou defesa ou adotem as medidas necessárias para assegurar que as forças militares disponham de um nível suficiente de acesso à infraestrutura ferroviária.

- (11) A infraestrutura de transportes é a espinha dorsal da economia e da sociedade como um todo. Algumas infraestruturas ferroviárias são essenciais para assegurar o bom funcionamento de funções sociais vitais e reveste-se de importância estratégica para a segurança nacional. Em alguns casos, a concessão de direitos de capacidade a um candidato poderá comprometer a segurança pública ou a ordem pública na União, inclusive a nível dos Estados-Membros, por exemplo, se uma empresa ferroviária pretender transportar mercadorias perigosas ou armas que tenham entrado ilegalmente na União na infraestrutura ferroviária de um Estado-Membro. A fim de garantir um tráfego de transporte ferroviário harmonioso, seguro e protegido e de assegurar a proteção da sua infraestrutura ferroviária, os Estados-Membros deverão ser autorizados a exigir que os gestores de infraestrutura se recusem a conceder ou retirem direitos de capacidade a um candidato se o acesso à sua infraestrutura ferroviária representar um risco para a ordem pública ou a segurança pública, inclusive para a segurança e defesa nacionais. Qualquer decisão desse tipo deverá ser devidamente justificada e estritamente necessária e proporcionada face ao objetivo visado, tendo igualmente em conta os impactos dessa decisão na concorrência e na continuidade das cadeias de abastecimento, em especial no que toca ao fornecimento de fatores de produção críticos, e quando o direito de capacidade solicitado constitui um direito de capacidade multirrede. Ao avaliar o risco para a segurança pública ou para a ordem pública, o Estado-Membro em causa deverá poder ter em conta, entre outros fatores, o facto de o candidato estar sujeito a medidas restritivas adotadas pela União e os motivos para a adoção dessas medidas, o facto de o mesmo ser detido ou efetivamente controlado por uma pessoa ou entidade sujeita a medidas restritivas adotadas pela União ou atuar em nome ou sob a direção de tal pessoa ou entidade, ou o facto de o candidato ou a referida pessoa ou entidade estar envolvida em atividades ilegais ou em atividades que facilitem o desenvolvimento das capacidades militares de um país terceiro que represente uma ameaça para a segurança nacional do Estado-Membro. Uma tal decisão deverá ser objeto de reavaliações periódicas pelo Estado-Membro, em especial avaliando se a mesma continua a ser justificada e proporcionada. O Estado-Membro deverá informar a Comissão, a entidade reguladora e, no caso de direitos de capacidade multirrede, os outros Estados-Membros em causa da decisão adotada e dos motivos para essa adoção, devendo coordenar-se com esses outros Estados-Membros se estes últimos manifestarem preocupações quanto à decisão adotada. Se a preocupação suscitada por um Estado-Membro não for afastada através da coordenação, o Estado-Membro em causa deverá poder solicitar uma recomendação da Comissão sobre a decisão adotada por outro Estado-Membro.

- (12) Os Estados-Membros deverão ter o direito de fornecer orientações estratégicas ao gestor de infraestrutura, a fim de assegurar que o planeamento e a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária estejam em consonância com os respetivos objetivos gerais e orientações estratégicas. Em especial, os Estados-Membros deverão poder exigir que os gestores de infraestrutura implementem modelos de horários específicos, tais como horários cadenciados integrados, reservem volumes mínimos de capacidade para determinados tipos de tráfego e reflitam as circunstâncias nacionais e as prioridades estratégicas nos parâmetros da metodologia de divisão da capacidade e de resolução de conflitos. Ao fazê-lo, os Estados-Membros deverão respeitar as responsabilidades operacionais dos gestores de infraestrutura e certificar-se de que estes conservam uma margem operacional suficiente para cumprirem todas as suas funções e responsabilidades.
- (13) Uma vez que os gestores de infraestrutura podem ser obrigados a aplicar um modelo de horários específico, um serviço ferroviário multirrede pode estar sujeito a diferentes modelos de horários. Tendo em conta o que precede, mas também outros fatores, os Estados-Membros responsáveis pelos gestores de infraestrutura que repartem os direitos de capacidade por um serviço ferroviário multirrede sujeito a diferentes modelos de horários deverão coordenar-se para assegurar a coerência entre as suas orientações estratégicas e os requisitos nacionais. Além disso, uma vez que são utilizadas diferentes práticas de planeamento de horários nos Estados-Membros, essas práticas exigem uma maior coordenação transfronteiriça também entre os gestores de infraestrutura, em especial quando os gestores de infraestrutura são obrigados a planear previamente a capacidade utilizando horários cadenciados.

- (14) As regras e os procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária deverão ter em conta e satisfazer todos os segmentos do mercado ferroviário de forma não discriminatória. Deverão ter em conta, em especial, a necessidade de estabilidade a longo prazo da capacidade disponível para os serviços de transporte de passageiros, inclusive para serviços explorados ao abrigo de obrigações de serviço público, e de flexibilidade a curto prazo para o tráfego de mercadorias, a fim de responder à procura do mercado. Por conseguinte, o processo de gestão da capacidade deverá deixar de ter uma incidência predominantemente anual, devendo antes ser organizado em três fases subsequentes: planeamento estratégico da capacidade; programação do serviço ferroviário e repartição da capacidade; e adaptação e reprogramação da capacidade. A introdução de fases mais bem definidas e estruturadas, que prevejam a possibilidade de planeamento a longo prazo e de adaptação a curto prazo na gestão da capacidade, beneficiaria, em particular, os serviços que são menos fáceis de planear antecipadamente ou que são mais complexos de organizar, como os comboios de transporte de mercadorias e os comboios de transporte transfronteiriço de passageiros, incluindo os comboios noturnos.
- (15) Uma parte crescente da rede ferroviária da União está congestionada ou quase congestionada e não pode satisfazer as necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária de todos os candidatos nem apoiar um maior crescimento do volume do transporte ferroviário. O desenvolvimento e a digitalização da infraestrutura, em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade desenvolvida ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, em especial o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS, do inglês *European Rail Traffic Management System*), deverão resultar num aumento da capacidade disponível a médio e longo prazo. No entanto, é pouco provável que os gestores de infraestrutura consigam satisfazer todos os pedidos de capacidade para a utilização de infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva ou congestionadas e deverão basear-se num planeamento sólido para antecipar as necessidades, fornecer indicações precoces aos candidatos e facilitar a repartição de capacidade.

⁷ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) A fim de assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja utilizada de forma ótima, deverão ser tidos em conta, durante o processo de planeamento e repartição, critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais, em especial ao avaliar as opções alternativas de divisão da capacidade num elemento da infraestrutura ferroviária que seja considerado de utilização intensiva ou congestionado e para efeitos de resolução de conflitos. Especialmente para os candidatos que solicitem capacidade em diferentes Estados-Membros, será benéfico que os gestores de infraestrutura utilizem um método comum e um conjunto transparente de critérios que clarifiquem a forma como esses critérios foram tidos em conta e como afetaram as decisões tomadas.
- (17) A Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM, do inglês *European Network of Infrastructure Managers*) deverá fornecer orientações sobre a forma de estabelecer uma metodologia comum objetiva, transparente e não discriminatória, baseada em critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais para a divisão e repartição da capacidade. Uma vez que se trata de uma nova metodologia para decidir sobre a divisão da capacidade ou a resolução de conflitos e que será importante fixar os valores dos parâmetros ao nível correto, a aplicação dos critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais deverá ser testada e calibrada pela ENIM antes de ser aplicada.
- (18) Os gestores de infraestrutura deverão, se for caso disso, ajustar os valores-padrão dos parâmetros para terem em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e em dados empíricos.

- (19) O planeamento estratégico da capacidade por parte dos gestores de infraestrutura deverá melhorar a utilização da infraestrutura ferroviária ao antecipar a procura de serviços ferroviários, nomeadamente analisando a evolução esperada do mercado dos transportes, e ao ter em conta o desenvolvimento, a renovação e a manutenção da infraestrutura ferroviária planeados. Deverá assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja repartida de forma a maximizar o valor dos serviços ferroviários para a sociedade. Os gestores de infraestrutura deverão assegurar que o planeamento estratégico da capacidade garanta níveis progressivamente crescentes de pormenor sobre a capacidade disponível, tendo em conta as reações das partes interessadas operacionais, e que constitua a base para a repartição de capacidade.
- (20) A fim de assegurar a disponibilidade de capacidade para efeitos de repartição pelos diferentes segmentos do mercado ferroviário e, em especial, pelos serviços ferroviários de transporte de mercadorias e transfronteiriços, os gestores de infraestrutura deverão ser autorizados a planear previamente a utilização da capacidade em infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva ou congestionadas e a alargar esse planeamento a outras secções da rede, se tal for considerado necessário. Esse planeamento prévio da capacidade deverá ter em conta os diferentes métodos de repartição de capacidade e as características dos diferentes segmentos do mercado ferroviário. Deverá permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária através do agrupamento de comboios com características de desempenho semelhantes na fase de repartição de capacidade.

- (21) Ao repartir capacidade, os gestores de infraestrutura deverão respeitar o seu planejamento estratégico para a oferta de capacidade, assegurando ao mesmo tempo que a capacidade seja repartida em função da procura do mercado de forma justa e não discriminatória. Para o efeito, alguns pedidos de capacidade incompatíveis com o plano de oferta de capacidade poderão ser recusados ou receber menor prioridade na fase de repartição. O plano de oferta de capacidade deverá ser continuamente atualizado para refletir a capacidade disponível.
- (22) Empresas de diferentes segmentos do mercado ferroviário têm diferentes capacidades de previsão das suas necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária. Alguns prestadores de serviços de transporte de mercadorias, em especial, podem não estar em condições de identificar as suas necessidades de capacidade a tempo de estas serem incluídas no horário de serviço que consta do plano anual de movimentos dos comboios e do material circulante, e essas necessidades podem não se enquadrar no calendário anual. Por conseguinte, os gestores de infraestrutura deverão poder oferecer capacidade de qualidade e quantidade suficientes também para os serviços ferroviários que tenham uma procura instável, sejam organizados num prazo relativamente curto, incluam mais do que uma única circulação de comboio e possam circular repetidamente por um período que não coincida com a duração do período de vigência do horário de serviço. Para o efeito, deverá ser possível reservar capacidade para canais horários que possa depois ser repartida com pouca antecedência.

- (23) Os candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária deverão poder planejar e solicitar a capacidade de infraestrutura ferroviária numa base anual através do horário de serviço. Os candidatos deverão também poder solicitar capacidade de infraestrutura ferroviária com maior antecedência para os serviços ferroviários estáveis e plurianuais, através de acordos-quadro. Por último, os candidatos deverão poder solicitar capacidade mais próximo da data de exploração para os comboios individuais, através de pedidos de capacidade *ad hoc*, ou para os serviços ferroviários repetidos, através de pedidos de planeamento contínuo. Uma vez que o planeamento contínuo é particularmente conveniente para os serviços de transporte ferroviário de mercadorias devido às suas características, a repartição de capacidade através do processo de planeamento contínuo deverá abranger, pelo menos, os serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

- (24) Uma parte significativa do transporte ferroviário de mercadorias é de longo curso e exige a coordenação transfronteiriça entre os gestores de infraestrutura. O objetivo estratégico de aumentar o tráfego ferroviário depende igualmente do aumento dos serviços transfronteiriços de transporte de passageiros. Para facilitar e promover o aumento do tráfego transfronteiriço no espaço ferroviário europeu único, é necessário assegurar uma maior coerência e harmonização das regras e procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, baseando-se simultaneamente na experiência e nos conhecimentos especializados do setor para a sua definição. Por conseguinte, há que reforçar o papel da ENIM, confiando-lhe a elaboração de orientações com vista permitir a execução uniforme do presente regulamento no que toca aos procedimentos e metodologias de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, quer a coordenação ativa da capacidade e do tráfego transfronteiriços. Em especial, a ENIM deverá elaborar quadros europeus para a gestão da capacidade, para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, bem como para a análise do desempenho. As empresas ferroviárias, os candidatos e outras partes interessadas operacionais deverão ser consultados no âmbito da elaboração desses quadros europeus.

(25) O quadro europeu para a gestão da capacidade, o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises e o quadro europeu para a análise do desempenho, todos desenvolvidos pela ENIM, deverão fornecer orientações que estabeleçam ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns que permitam a execução uniforme do presente regulamento pelos gestores de infraestrutura em todo o espaço ferroviário europeu único, no que diz respeito à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, à coordenação do tráfego transfronteiriço, à gestão das perturbações do tráfego e das situações de crise, bem como à análise do desempenho. Embora esses quadros e os elementos neles contidos não devam ser vinculativos e os gestores de infraestrutura devam continuar a ser responsáveis pelas suas decisões operacionais, espera-se que os gestores de infraestrutura sigam os quadros, a menos que circunstâncias específicas justifiquem que deles se afastem. Nesses casos, os gestores de infraestrutura deverão agir de acordo com o princípio «cumprir ou explicar» e deverão justificar o motivo de qualquer desvio em relação a esses quadros. Essa abordagem permite encontrar um equilíbrio entre as necessidades de coordenação e aplicação de abordagens uniformes no espaço ferroviário europeu único e a necessidade de adaptar os procedimentos e as metodologias às circunstâncias específicas de determinadas zonas geográficas. Sempre que a ENIM não chegue a acordo sobre as ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns e, por conseguinte, não consiga desenvolver os quadros europeus, ou sempre que, caso chegue a acordo, esses quadros sejam inadequados para alcançar os objetivos pretendidos, ou se verificarem desvios consideráveis em relação à aplicação desses quadros que prejudiquem a execução uniforme do presente regulamento, a Comissão deverá adotar atos de execução que estabeleçam regras vinculativas sobre as ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns necessários para a aplicação uniforme desses quadros europeus ou dos seus elementos.

- (26) A ENIM deverá designar um coordenador da rede para desempenhar funções de apoio e operacionais. Ao nomear o coordenador da rede, a ENIM deverá equacionar uma associação sem fins lucrativos com experiência e participação na melhoria da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária.
- (27) As regras relativas à gestão do tráfego ferroviário transfronteiriço em condições normais e em caso de perturbações deverão promover a exploração harmoniosa, resiliente e em contínuo dos serviços de transporte ferroviário. Essas regras deverão prever um sistema de coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.
- (28) A exploração da infraestrutura ferroviária exige não só uma estreita cooperação entre os gestores de infraestrutura, mas também uma forte interação com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas diretamente envolvidas no transporte ferroviário e multimodal e nas operações logísticas. Por conseguinte, é necessário prever uma consulta estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas. A Plataforma Ferroviária Europeia (ERP, do inglês *European Railway Platform*) deverá ser a plataforma para tratar esta consulta estruturada, uma vez que deverá ser composta por representantes de todas as partes interessadas envolvidas nos serviços de transporte ferroviário, incluindo, entre outros, as empresas ferroviárias, os operadores de instalações de serviço ou os operadores de terminais de transporte multimodal. A ERP deverá poder fornecer à ENIM os seus pareceres durante a elaboração dos quadros europeus e apresentar experiências concretas e sugestões práticas para desafios específicos, bem como ajudar a continuar a melhorar o funcionamento dos serviços europeus de transporte ferroviário.

- (29) A fiabilidade dos serviços ferroviários e o conhecimento prévio do momento em que os serviços estão em condições de funcionar são alguns dos aspetos mais valorizados pelos clientes ferroviários e candidatos. A fiabilidade dos horários é também um aspeto fundamental do bom funcionamento do sistema ferroviário, em que existem fortes interações entre os serviços e as externalidades da rede. Por essa razão, os desvios em relação aos horários deverão ser reduzidos ao mínimo e deverá ser introduzido um sistema de incentivos adequados para promover o cumprimento dos compromissos por parte dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outras partes interessadas pertinentes.

- (30) O presente regulamento deverá estabelecer um sistema de sanções a pagar sempre que o gestor de infraestrutura ou o candidato não cumprir os seus compromissos no que diz respeito a um direito de capacidade repartida. O nível da sanção devida deverá ser efetivo, proporcionado, dissuasivo e não discriminatório, a fim de assegurar o respeito pela utilização prevista da capacidade. O nível da sanção deverá também ser aprovado pela entidade reguladora. O gestor de infraestrutura poderá utilizar as taxas de acesso à via pagas na rede ferroviária como base para propor o nível das sanções. A modulação da sanção deverá ter em conta vários fatores, incluindo a data da notificação da alteração, a qualidade da capacidade alternativa fornecida em termos de distância ou tempo adicional, as características técnicas e outros aspetos pertinentes, ou se a capacidade pode voltar a ser repartida e utilizada por outro candidato. A modulação aplicada deverá ser baixa quando a qualidade da alternativa for elevada ou quando a capacidade puder voltar a ser repartida. A modulação aplicada deverá ser mais elevada quando a alteração for solicitada pouco antes do momento da utilização do direito de capacidade ou quando a qualidade for demasiado baixa em comparação com o direito de capacidade repartida inicial. Os gestores de infraestrutura dos Estados-Membros cuja moeda não seja o euro deverão prever níveis de sanções na sua moeda que correspondam aos níveis em euros determinados no presente regulamento à data da sua entrada em vigor. Esses gestores de infraestrutura são convidados a rever regularmente os níveis das sanções também no que diz respeito à evolução da taxa de câmbio. Este sistema de sanções deverá ter por objetivo acelerar a resolução de litígios e reduzir os litígios relacionados com o incumprimento dos direitos de capacidade repartida, bem como proporcionar estabilidade, segurança jurídica, previsibilidade e transparência tanto aos gestores de infraestrutura como aos candidatos no que diz respeito aos seus compromissos em relação aos direitos de capacidade atribuídos.

- (31) O controlo contínuo da qualidade dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário constitui uma condição prévia para melhorar o desempenho desses serviços. Embora os gestores de infraestrutura devam acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário a nível nacional, a ENIM deverá acompanhar o desempenho a nível da União. Por conseguinte, é necessário estabelecer um sistema transparente e objetivo de indicadores que faculte um retorno de informação sobre aspetos do desempenho que sejam relevantes para as diferentes partes interessadas operacionais e para os clientes finais dos serviços de transporte ferroviário. A principal função desse sistema deverá centrar-se no acompanhamento do cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais e dos progressos em matéria de desempenho ao longo do tempo, tendo simultaneamente em conta as diferentes circunstâncias e características do setor ferroviário. Para a criação desse sistema e a análise dos seus resultados, a ENIM e a Comissão deverão poder recorrer a peritos independentes sob a forma de um painel consultivo de desempenho. O painel consultivo de desempenho deverá poder prestar aconselhamento independente à ENIM e à Comissão, bem como às partes interessadas operacionais e aos Coordenadores Europeus, em todos os domínios que influenciem o desempenho dos serviços ferroviários e da gestão da infraestrutura ferroviária. Deverá também contribuir para o relatório de análise do desempenho.

- (32) A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, a ENIM deverá desenvolver um quadro europeu para a análise do desempenho. O quadro deverá procurar assegurar que todos os gestores de infraestrutura da União utilizem ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para medir o desempenho através de indicadores acordados. Deverá permitir identificar deficiências de desempenho na rede ferroviária da União. Deverá procurar assegurar que os gestores de infraestrutura estabeleçam objetivos de desempenho de uma forma que tenha em conta as especificidades da rede que gerem, mas assegurar, ao mesmo tempo, a coerência na identificação das deficiências de desempenho mais relevantes. Deverá permitir que os gestores de infraestrutura cooperem a nível da União na identificação de medidas para corrigir as deficiências de desempenho e acompanhar o seu impacto. A ENIM deverá rever regularmente este quadro, de modo a garantir que seja adequado à sua finalidade.
- (33) A fim de assegurar uma coordenação eficaz dos gestores da infraestrutura ferroviária a nível da União, a ENIM deverá tornar-se mais operacional. Deverá incluir mecanismos de tomada de decisão que permitam aos gestores de infraestrutura coordenar-se eficazmente no que diz respeito ao planeamento estratégico da capacidade.

(34) Todos os gestores de infraestrutura dos Estados-Membros que sejam responsáveis por linhas que façam parte da rede principal e da rede principal alargada da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) deverão ser membros da ENIM. Outros gestores de infraestrutura dos Estados-Membros que estejam incluídos na gestão estratégica da capacidade para linhas fora da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T também deverão poder participar nas deliberações da ENIM. Outros gestores de infraestrutura poderão ser convidados a participar nos trabalhos da ENIM na qualidade de observadores, mas sem direito de voto. Além disso, é do interesse da União permitir a participação na ENIM dos gestores de infraestrutura responsáveis por linhas da rede principal ou da rede alargada da RTE-T dos Estados que sejam membros da Associação Europeia de Comércio Livre e das Partes do Sudeste Europeu no Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes assinado pela União em conformidade com a Decisão (UE) 2017/1937 do Conselho⁸, desde que esses Estados ou Partes apliquem o presente regulamento nos termos de um acordo internacional celebrado com a União. As modalidades da sua participação na ENIM deverão ser determinadas ao abrigo do acordo celebrado entre esses Estados e Partes e a União. Esses Estados e Partes estão estreitamente associados à União no setor dos transportes. Além disso, devido à sua localização geográfica, a maioria tem ligações ferroviárias importantes com os Estados-Membros ou tráfego de passagem entre dois ou mais Estados-Membros. Por conseguinte, o seu contributo para os trabalhos da ENIM é importante.

⁸ Decisão (UE) 2017/1937 do Conselho, de 11 de julho de 2017, relativa à assinatura, em nome da União Europeia, e à aplicação provisória do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes (JO L 278 de 27.10.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) As entidades reguladoras do setor ferroviário deverão cooperar a nível da União para assegurar a aplicação coerente do quadro regulamentar e o tratamento coerente dos candidatos em todo o espaço ferroviário europeu único, através da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário («ENRRB», do inglês *European Network of Rail Regulatory Bodies*), com vista a desenvolver práticas comuns a fim de tomar decisões para as quais o presente regulamento lhes atribui competência. Para o efeito, a ENRRB deverá desempenhar funções de coordenação e pode adotar recomendações, pareceres ou relatórios não vinculativos relativamente aos serviços ferroviários transfronteiriços e ao desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário. As recomendações e os pareceres adotados pela ENRRB deverão promover decisões nacionais que apoiem os procedimentos harmonizados descritos nos quadros europeus e não deverão afetar as competências das entidades reguladoras do setor ferroviário ou dos gestores de infraestrutura.

- (36) A gestão eficiente da capacidade da infraestrutura ferroviária e a gestão do tráfego ferroviário exige o intercâmbio de dados e informações entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e outras partes interessadas operacionais. Esse intercâmbio pode ser consideravelmente mais eficaz e eficiente com o apoio de ferramentas digitais interoperáveis e, sempre que possível, de automatização. As especificações de interoperabilidade deverão, por conseguinte, ser aplicadas com caráter prioritário e continuar a ser desenvolvidas de modo a acompanharem a evolução tecnológica e os novos processos previstos no presente regulamento. Na qualidade de autoridade do sistema europeu para as aplicações telemáticas, a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA) deverá participar no desenvolvimento e na aplicação das ferramentas digitais a que se refere o presente regulamento, a fim de assegurar a sua conformidade com as ETI para aplicações telemáticas, tal como definida na Diretiva (UE) 2016/797 e em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹.
- (37) Os gestores de infraestrutura deverão assegurar a harmonização, em especial no que diz respeito à digitalização, com o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu criada no âmbito do Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho¹⁰, através do grupo diretor do pilar «Sistema» e do grupo de implantação a que se referem, respetivamente, os artigos 96.º e 97.º do referido regulamento.

⁹ Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho, de 19 de novembro de 2021, que cria as empresas comuns ao abrigo do Horizonte Europa e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 e (UE) n.º 642/2014 (JO L 427 de 30.11.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) A fim de assegurar um processo harmonioso de gestão da capacidade e do tráfego para os serviços ferroviários internacionais, minimizar as anulações da capacidade repartida e as interrupções nas operações ferroviárias devido a perturbações na rede ferroviária e a fim de ter em conta a evolução das práticas dos gestores de infraestrutura e a utilização de novos métodos de repartição de capacidade e de tecnologias da informação e comunicação, o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a determinados elementos dos resultados tangíveis resultantes do planeamento estratégico da capacidade; ao calendário do planeamento estratégico da capacidade e ao processo de repartição de capacidade, à duração das alterações da capacidade repartida e à construção de soluções alternativas para os candidatos, a determinados elementos relacionados com o calendário de coordenação, consulta e publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária, aos limiares para a utilização da capacidade de infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva e congestionadas, ao ajustamento dos níveis das sanções à inflação e às informações a prestar às partes interessadas operacionais. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

¹¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (39) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para introduzir requisitos técnicos e operacionais que facilitem o bom funcionamento do espaço ferroviário europeu único no que diz respeito a critérios uniformes para os requisitos estabelecidos pelos gestores de infraestrutura em relação aos candidatos, requisitos técnicos e operacionais para o planeamento de contingência, regras pormenorizadas relativas ao procedimento de celebração de acordos-quadro, à forma e ao conteúdo desses acordos-quadro e regras pormenorizadas relativas ao processo de planeamento contínuo e relacionadas com os quadros europeus. As referidas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹². Na falta de parecer do comité criado nos termos da Diretiva 2012/34/UE emitido no âmbito do procedimento de exame, a Comissão não deverá adotar o projeto de ato de execução.
- (40) A Comissão declarou a sua intenção de avaliar, tendo em vista a revisão planeada do Regulamento (UE) 2016/796, a viabilidade e os possíveis benefícios do alargamento da competência da ERA à capacidade da infraestrutura ferroviária. A avaliação poderá incluir considerações sobre a utilização das atuais competências da ERA em processos de consulta setoriais, em especial aquando do estabelecimento de legislação derivada, bem como um papel de apoio para facilitar o acompanhamento independente do desempenho e uma avaliação das implicações orçamentais.

¹² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) As regras de repartição de capacidade estabelecidas na Diretiva 2012/34/UE são substituídas pelas estabelecidas no presente regulamento. Por conseguinte, deverão ser definidas no presente regulamento as regras relativas à cooperação entre os gestores de infraestrutura, as regras relativas à cooperação entre as entidades reguladoras do setor ferroviário, os requisitos aplicáveis aos elementos das especificações da rede que descrevem a natureza da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, as condições de acesso à mesma e os princípios e critérios de repartição de capacidade. As regras em matéria de cooperação e coordenação, bem como os elementos das especificações da rede, que não estão relacionados com a gestão da capacidade, não deverão ser afetados pelo presente regulamento.
- (42) A avaliação *ex post* do Regulamento (UE) n.º 913/2010 concluiu que o impacto desse regulamento era demasiado limitado para contribuir para uma transição modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Além disso, numa perspetiva transfronteiriça, a cooperação entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura em termos da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária continuava a ser ineficaz. Essa avaliação revelou igualmente que a gestão da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias separadamente do resto da rede não é eficiente. Deverá aplicar-se um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da infraestrutura ferroviária, consolidando as disposições conexas da Diretiva 2012/34/UE e do Regulamento (UE) n.º 913/2010. Por conseguinte, depois de um período de transição de duração suficiente, o Regulamento (UE) n.º 913/2010 deverá ser revogado e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à repartição de capacidade deverão ser suprimidas pelo presente regulamento.

- (43) A elaboração de um horário de serviço exige a realização de atividades preparatórias nos anos anteriores à entrada em vigor desse horário de serviço. Por conseguinte, a transição do quadro regulamentar estabelecido pela Diretiva 2012/34/UE e pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 para o estabelecido pelo presente regulamento implica que os preparativos para os horários de serviço no âmbito do novo quadro regulamentar deverão ter início paralelamente à aplicação das regras do quadro atual. Deverá aplicar-se, por conseguinte, um regime duplo durante um período de transição, em que as etapas preparatórias necessárias para um determinado horário de serviço deverão respeitar o quadro regulamentar aplicável a esse horário de serviço específico. Os acordos-quadro celebrados ao abrigo do quadro atual deverão poder manter-se em vigor até ao termo do seu prazo de vigência.

- (44) No âmbito do novo quadro regulamentar, as etapas preparatórias de um horário de serviço deverão começar com o início da fase da estratégia de capacidade cinco anos antes da entrada em vigor do referido horário de serviço. Esse prazo é coerente com o dos contratos celebrados entre o Estado-Membro e o gestor de infraestrutura, que incluem a estrutura dos pagamentos acordados destinados a assegurar um financiamento ao gestor de infraestrutura e que abrangem um período não inferior a cinco anos, tal como previsto na Diretiva 2012/34/UE. No interesse de uma aplicação rápida do novo quadro regulamentar e tendo em conta os trabalhos preparatórios já realizados pelo setor, o calendário de atividades conducente ao estabelecimento dos dois primeiros horários de serviço poderia ser simplificado mediante o encurtamento da fase da estratégia de capacidade. Por conseguinte, o primeiro horário de serviço abrangido pelo novo quadro regulamentar deverá ser o horário de serviço que tem início em 14 de dezembro de 2030. Tendo em vista o cumprimento do novo quadro regulamentar, todas as partes interessadas deverão iniciar sem demora os preparativos necessários.

(45) A Diretiva (UE) 2022/2557 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³ estabelece medidas para alcançar um elevado nível de resiliência das entidades críticas que prestam serviços essenciais na União. Os gestores de infraestrutura abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento também são, em princípio, abrangidos pelo âmbito de aplicação da referida diretiva. A Diretiva (UE) 2022/2557 exige que as entidades críticas tomem medidas de reforço da resiliência. O presente regulamento exige igualmente que os gestores de infraestrutura tomem medidas de reforço da resiliência em caso de perturbação da rede e de situações de crise que afetem o tráfego ferroviário. As medidas de resiliência previstas no presente regulamento deverão aplicar-se sem prejuízo da Diretiva (UE) 2022/2557 e em complementaridade com a mesma. Os gestores de infraestrutura deverão assegurar que também cumpram as obrigações que lhes incumbem por força da Diretiva (UE) 2022/2557. Caso os gestores de infraestrutura já tenham tomado medidas e elaborado documentos nos termos do presente regulamento que sejam pertinentes para as medidas de reforço da resiliência ao abrigo da Diretiva (UE) 2022/2557, deverão poder utilizar essas medidas e documentos para cumprir os requisitos relativos às medidas de resiliência previstos nessa diretiva.

¹³ Diretiva (UE) 2022/2557 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa à resiliência das entidades críticas e que revoga a Diretiva 2008/114/CE do Conselho (JO L 333 de 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, assegurar uma gestão mais eficiente da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários, melhorando assim a qualidade dos serviços e acolhendo mais tráfego na rede ferroviária, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido aos efeitos transfronteiriços da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece os princípios, as regras e os procedimentos aplicáveis à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, à gestão do tráfego, à gestão de crises e à gestão do desempenho, aos serviços ferroviários nacionais e internacionais e à coordenação entre gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais, bem como os princípios, as regras e os procedimentos aplicáveis à aplicação de ferramentas digitais para apoiar os processos de gestão da capacidade e do tráfego previstos no presente regulamento. Estabelece igualmente regras destinadas a uma rede europeia de coordenação entre gestores de infraestrutura e com outras partes interessadas pertinentes e à supervisão da gestão da capacidade e do tráfego.
2. O presente regulamento aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, incluindo as instalações de serviço definidas no artigo 3.º, ponto 11, da mesma diretiva.
3. O capítulo I, artigos 2.º e 3.º, e os capítulos II a V do presente regulamento não se aplicam à infraestrutura ferroviária ou aos serviços ferroviários que um Estado-Membro tenha excluído da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.ºs 3, 3-A, 4, 8 e 8-A, dessa diretiva durante o período de validade das exclusões pertinentes.

4. O presente regulamento não se aplica aos serviços ferroviários que um Estado-Membro tenha excluído da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.º 10, dessa diretiva.
5. O presente regulamento não se aplica às empresas ou às operações de transporte a que se refere o artigo 2.º, n.º 9, da Diretiva 2012/34/UE.
6. O presente regulamento não se aplica a Chipre nem a Malta enquanto não existir um sistema ferroviário nos respetivos territórios.
7. O presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros adotem as medidas necessárias para salvaguardar interesses fundamentais em matéria de segurança ou defesa ou adotem medidas para assegurar que as forças militares dispõem de um nível suficiente de acesso à infraestrutura ferroviária, em especial para operações militares e formação militar, incluindo os tipos de medidas previstos no artigo 49.º, n.º 1, alíneas a) a e).

Artigo 2.º

Responsabilidades e princípios gerais

1. O presente regulamento não prejudica a independência de gestão dos gestores de infraestrutura prevista no artigo 4.º da Diretiva 2012/34/UE.
2. Sem prejuízo do disposto no artigo 7.º-C da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura são responsáveis pela gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e pela gestão do tráfego ferroviário.

As referências a um gestor de infraestrutura em todas as disposições relacionadas com a repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária no presente regulamento devem entender-se como referências ao organismo de repartição a que se refere o artigo 7.º-A, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE.

3. Com vista a facilitar a disponibilização de capacidade da infraestrutura ferroviária e a execução de uma gestão do tráfego eficientes e eficazes na União, os gestores de infraestrutura a que se refere o artigo 58.º, n.º 3, cooperam no âmbito da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura («ENIM», do inglês *European Network of Infrastructure Managers*) a que se refere o artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE e em conformidade com as disposições do presente regulamento em matéria de cooperação.

4. No exercício das suas funções e responsabilidades nos termos do presente regulamento, os gestores de infraestrutura:
- a) Utilizam a infraestrutura ferroviária disponível de forma ótima e eficaz através de um planeamento e coordenação eficazes, com o objetivo de aumentar a quota do transporte ferroviário em relação a outros modos de transporte, tanto para os serviços de passageiros como de mercadorias, em conformidade com as metas climáticas da União;
 - b) Maximizam o valor dos serviços de transporte ferroviário para a sociedade proporcionados pela infraestrutura ferroviária em termos sociais, económicos e ambientais;
 - c) Asseguram a gestão não discriminatória da capacidade de infraestrutura ferroviária e o acesso equitativo e transparente à mesma, inclusive durante a realização de trabalhos na infraestrutura ferroviária, com vista a permitir uma concorrência leal e com o objetivo de garantir a otimização da competitividade dos serviços ferroviários;
 - d) Viabilizam o tráfego ferroviário em contínuo em mais do que uma rede e a nível transfronteiriço, procurando eliminar os estrangulamentos e os obstáculos operacionais;

- e) Asseguram a transparência quanto ao estado e à disponibilidade da capacidade da infraestrutura ferroviária;
- f) Reveem e melhoram o desempenho da infraestrutura rodoviária em estreita cooperação com as partes interessadas operacionais;
- g) Contribuem para a realização e desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único, nomeadamente através de regras e normas técnicas e operacionais europeias comuns.

Artigo 3.º

*Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão da capacidade e do tráfego ,
incluindo o planeamento da manutenção*

1. Os gestores de infraestrutura desempenham as funções de gestão da capacidade e do tráfego , incluindo o planeamento da manutenção, de forma equitativa, transparente e não discriminatória. As pessoas responsáveis por tomar decisões no que respeita a essas funções não devem ser afetadas por conflitos de interesses.
2. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas, em conformidade com o direito da União e nacional, nomeadamente anonimizando as informações partilhadas com outras partes, se for caso disso.

3. No que respeita à gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura asseguram que as partes interessadas operacionais, em caso de perturbações que as afetem, tenham acesso pleno e atempado às informações pertinentes. Se o gestor de infraestrutura conceder acesso ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às partes interessadas operacionais em causa de forma equitativa, transparente e não discriminatória.
4. No que respeita à gestão da capacidade e ao planeamento a longo prazo de grandes intervenções de manutenção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos, na aceção do artigo 3.º, ponto 19, da Diretiva 2012/34/UE, em conformidade com o presente regulamento e ter em máxima conta as preocupações manifestadas por esses candidatos.

Artigo 4.º

Orientações estratégicas e requisitos nacionais

1. Os Estados-Membros podem fornecer ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas nas estratégias indicativas de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. As orientações estratégicas, que devem ser coerentes com o presente regulamento, respeitam as responsabilidades operacionais do gestor de infraestrutura, permitindo-lhe otimizar a utilização da rede e coordenar eficazmente a atribuição de capacidade para o tráfego transfronteiriço. As orientações são fornecidas em tempo útil, para que os gestores de infraestrutura possam cumprir os prazos estabelecidos no anexo I do presente regulamento, e podem abranger ou conter, em especial:
 - a) Objetivos gerais da política ferroviária nacional relevantes para o planeamento estratégico da capacidade no âmbito do presente regulamento;

- b) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, tendo em conta os planos e estratégias pertinentes a nível nacional ou regional e os planos de trabalho dos corredores europeus de transporte;
 - c) Requisitos e orientações gerais relativos à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária, que o gestor de infraestrutura tem em conta no planeamento estratégico da capacidade, em especial no que se refere a infraestruturas ferroviárias altamente utilizadas e congestionadas a que se refere o artigo 23.º do presente regulamento;
 - d) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento previsto dos serviços ferroviários explorados ao abrigo de obrigações de serviço público, tendo em conta, se necessário, os pontos de vista das autoridades regionais ou locais envolvidas.
2. Os Estados-Membros podem prever que um ou mais dos elementos de orientação a que se refere o presente número sejam vinculativos, exigindo que os gestores de infraestrutura:
- a) Implementem modelos de horários específicos, tais como horários cadenciados integrados, tanto para os serviços de transporte tanto de mercadorias como de passageiros;

- b) Reservem volumes mínimos de capacidade para os tipos de serviços de transporte ferroviário a que se refere o artigo 14.º, a fim de refletir as suas prioridades em matéria de política de transportes;
- c) Planeiem previamente a capacidade de infraestrutura ferroviária em determinados troços e nós, em conformidade com o artigo 20.º, n.º 5;
- d) Reflitam as prioridades da política nacional de transportes através de parâmetros nacionais na metodologia de divisão da capacidade, em conformidade com o artigo 27.º, e através de parâmetros nacionais na metodologia de resolução formal de conflitos, em conformidade com o artigo 39.º.

Esses requisitos não afetam a capacidade disponível para nenhum elemento da infraestrutura ferroviária a ponto de privar o gestor de infraestrutura de uma margem operacional suficiente para cumprir todas as funções e responsabilidades estabelecidas no artigo 2.º, n.º 4.

Na prestação de serviços de transporte ferroviário ao abrigo de modelos de horários específicos, tais como horários cadenciados integrados, a consulta sobre o planeamento estratégico da capacidade e a repartição dos direitos de capacidade necessários para esses serviços devem permanecer abertas a todos os candidatos e empresas ferroviárias em condições equitativas, transparentes e não discriminatórias.

3. Sempre que os Estados-Membros tenham adotado orientações e requisitos estratégicos nos termos dos n.ºs 1 e 2, disponibilizam-nos num documento único e publicam-nos no seu sítio Web. A ENIM disponibiliza as hiperligações para esses documentos no seu sítio Web.
4. A fim de apoiar o desenvolvimento de serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, os Estados-Membros coordenam-se entre si nos termos do artigo 56.º para assegurar a coerência entre as orientações estratégicas que prestam em conformidade com o presente artigo.
5. Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, os Estados-Membros podem conceder ao gestor de infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas exclusivamente resultantes do cumprimento das orientações estratégicas e requisitos relativos à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária.

Artigo 5.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis, entendendo-se por:

- 1) «Força maior», qualquer situação ou acontecimento imprevisto, inevitável ou excecional ou anormal ou situação fora do controlo da parte interessada operacional, que não possa ser superado mediante previsões e diligências razoáveis, nem ser resolvido através do recurso a medidas que, numa perspetiva técnica, financeira ou económica, sejam razoavelmente possíveis à parte interessada operacional, que tenha de facto acontecido e seja objetivamente verificável, e que inviabilize, temporária ou permanentemente, o cumprimento, pela parte interessada operacional, das suas obrigações em conformidade com o presente regulamento, com a Diretiva 2012/34/UE, ou obrigações contratuais;
- 2) «Interoperabilidade», a interoperabilidade na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴;

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) «Parte interessada operacional», o candidato, a empresa ferroviária, o gestor de infraestrutura, a autoridade competente a que se refere o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, o operador das instalações de serviço ou qualquer outra entidade diretamente envolvida na exploração de um serviço de transporte ferroviário;
- 4) «Coordenador europeu», o coordenador designado nos termos do artigo 52.º do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶;
- 5) «Corredores europeus de transporte», os corredores a que se referem os artigos 7.º e 11.º e o anexo III do Regulamento (UE) 2024/1679;
- 6) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura ferroviária a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência do horário de serviço;

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera os Regulamento (UE) 2021/1153 e o (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) «Repartição simultânea de capacidade», um processo através do qual os gestores de infraestrutura repartem a capacidade da infraestrutura ferroviária em resposta a um conjunto de pedidos de capacidade recebidos até uma determinada data-limite e através da coordenação desses pedidos, a fim de assegurar a melhor utilização possível da infraestrutura ferroviária e a melhor conciliação possível dos pedidos;
- 8) «Princípio do primeiro a chegar, primeiro a ser servido», um princípio de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária em que a prioridade para o processo de repartição é repartida de acordo com a ordem cronológica de entrada dos pedidos de capacidade;
- 9) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura ferroviária necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos durante um determinado período, que é descrita como um itinerário exato com horários para esse comboio, incluindo a origem e o destino, uma data e uma hora de chegada e uma data e uma hora de partida, incluindo qualquer ponto de paragem e horas de partida conexas;
- 10) «Especificação da capacidade», um direito de capacidade, que especifica as características comerciais e operacionais da capacidade de infraestrutura ferroviária relevantes para o candidato em causa e que fornece ao gestor de infraestrutura informações suficientes para preparar canais horários específicos compatíveis com essas características;

- 11) «Serviço ferroviário multirrede», um serviço de transporte ferroviário, de mercadorias ou de passageiros, nacional ou internacional, explorado em duas ou mais redes geridas por diferentes gestores de infraestrutura; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes;
- 12) «Direito de capacidade multirrede», a totalidade dos direitos de capacidade que permitem a prestação de um serviço ferroviário multirrede;
- 13) «Divisão da capacidade da infraestrutura ferroviária», a atribuição de quotas da capacidade total disponível de um elemento de infraestrutura ferroviária aos diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário e às restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária;
- 14) «Horário de serviço», o conjunto de dados continuamente atualizados que definem todos os movimentos programados dos comboios e do material circulante, numa determinada infraestrutura ferroviária, expressos pelos direitos de capacidade repartida durante um período de vigência do horário de serviço;
- 15) «Período de vigência do horário de serviço», o período durante o qual um determinado horário de serviço é válido;
- 16) «Trabalhos na infraestrutura ferroviária», uma intervenção na infraestrutura ferroviária para efeitos de desenvolvimento, manutenção, renovação ou modernização da infraestrutura ferroviária, na aceção do artigo 3.º, pontos 2-A, 2-C, 2-D e 2-E, da Diretiva 2012/34/UE, respetivamente;

- 17) «Entidade reguladora», a entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE;
- 18) «Incidente», qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem, que cause perturbações do tráfego ferroviário;
- 19) «Troços e nós», uma representação da rede ferroviária sob a forma de um gráfico composto por nós ligados por troços, estruturada de forma a permitir ter em conta as características pertinentes da oferta e da procura de capacidade da infraestrutura ferroviária, em especial para efeitos do planeamento estratégico da capacidade;
- 20) «Modelo de horários específico», uma forma específica de organizar os canais horários num horário, incluindo para o tráfego multirrede, tendo em vista a prossecução de objetivos estratégicos específicos;
- 21) «Transporte excepcional», um transporte excepcional na aceção do apêndice J do Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão¹⁷;
- 22) «Horário cadenciado», um modelo de horários específico destinado a reproduzir os serviços ferroviários a intervalos regulares e coerentes e a combinar canais horários nos troços e nós de uma rede, ou de parte de uma rede, tendo em conta, se for caso disso, as ligações e os tempos de transferência entre serviços;

¹⁷ Regulamento de Execução (UE) 2019/773 da Comissão, de 16 de maio de 2019, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga a Decisão 2012/757/UE (JO L 139 I de 27.5.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 23) «Elemento da infraestrutura ferroviária», uma parte das vias da rede que é identificada pelo gestor da infraestrutura para efeitos da aplicação das disposições específicas do presente regulamento;
- 24) «Restrição de capacidade», uma redução da capacidade ou uma redução do desempenho da infraestrutura abaixo dos seus valores de projeto, por razões imputáveis ou independentes da vontade do gestor de infraestrutura, tais como trabalhos na infraestrutura ferroviária, degradação de ativos ou fenómenos meteorológicos extremos.

CAPÍTULO II

Gestão da capacidade de infraestrutura ferroviária

SECÇÃO 1

PRINCÍPIOS GERAIS DE GESTÃO

DA CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Artigo 6.º

Gestão da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura gerem a capacidade da infraestrutura ferroviária através de um processo de planeamento e repartição que compreende três fases:
 - a) Planeamento estratégico da capacidade a que se refere a secção 2;

- b) Programação e repartição de capacidade de infraestrutura ferroviária a que se refere a secção 3;
 - c) Adaptação e reprogramação da capacidade repartida a que se refere a secção 4.
2. Para além do conteúdo estabelecido no anexo IV da Diretiva 2012/34/UE, o gestor da infraestrutura inclui nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º dessa diretiva:
- a) Uma secção sobre a infraestrutura ferroviária disponibilizada às empresas ferroviárias;
 - b) Uma secção sobre a gestão da capacidade;
 - c) Uma secção sobre as operações, incluindo a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises; e
 - d) Uma secção sobre a gestão do desempenho, em conformidade com o anexo V do presente regulamento.
3. A tomada de decisões relativas à gestão da capacidade a que se refere o n.º 1 do presente artigo, incluindo tanto a definição como a avaliação da disponibilidade e a repartição de direitos de capacidade, é uma função essencial do gestor de infraestrutura, na aceção do artigo 3.º, ponto 2-F, da Diretiva 2012/34/UE. As disposições relativas a funções essenciais estabelecidas nessa diretiva são aplicáveis à tomada de decisões relativas à gestão da capacidade.

Artigo 7.º

Quadro europeu para a gestão da capacidade

1. Até ... [18 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] a ENIM desenvolve e adota um «quadro europeu para a gestão da capacidade», em conformidade com o disposto no artigo 4.º e no capítulo II, que estabeleça as ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e para a coordenação entre gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais. Ao gerirem a capacidade da infraestrutura ferroviária, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta essas ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns.
2. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e o artigo 6.º, n.º 2, do presente regulamento, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Os gestores de infraestrutura explicam nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação às ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

3. A ENIM publica um projeto de quadro europeu para a gestão da capacidade para efeitos de consulta da Plataforma Ferroviária Europeia («ERP», do inglês *European Railway Platform*) e das partes interessadas operacionais. A ERP e as partes interessadas operacionais podem apresentar as suas respostas à consulta no prazo de três meses a contar da publicação desse projeto.
4. Até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM apresenta à Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário («ENRRB», do inglês *European Network of Rail Regulatory Bodies*) um projeto final de quadro europeu para a gestão da capacidade. No prazo de três meses a contar da receção do projeto elaborado pela ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a gestão da capacidade. A ENIM tem o mais possível em conta a referida recomendação ao adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade.
5. O quadro europeu para a gestão da capacidade inclui, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III e é atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência das partes interessadas operacionais, bem como as atividades da ENIM. Ao atualizar o quadro europeu para a gestão da capacidade, a ENIM consulta a ERP e as partes interessadas operacionais, e apresenta à ENRRB um projeto final de recomendação, em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do presente artigo.

6. No exercício das suas competências em relação às especificações da rede em conformidade com o artigo 56.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2012/34/UE, a entidade reguladora tem em conta a recomendação sobre o quadro europeu para a gestão da capacidade, adotada pela ENRRB, em conformidade com o n.º 4 do presente artigo e sem prejuízo do princípio da independência das entidades reguladoras.
7. A Comissão fica habilitada, nos termos do artigo 74.º, a adotar atos de execução que estabeleçam o quadro europeu para a gestão da capacidade, tal como referido no n.º 1 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 8.º

Candidatos

1. Os candidatos apresentam pedidos para capacidade de infraestrutura ferroviária. A fim de utilizarem essa capacidade de infraestrutura ferroviária, os candidatos que não sejam empresas ferroviárias nomeiam uma empresa ferroviária. A empresa ferroviária celebra um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE. A celebração de tal acordo pela empresa ferroviária não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos-quadro com os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 33.º do presente regulamento.

2. O gestor da infraestrutura pode impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura ferroviária. Essas condições são adequadas, transparentes e não discriminatórias. Só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não exceda um nível adequado proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, e garantias da capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura ferroviária. Essas condições constam das especificações da rede em consonância com o ponto 2, alínea c), do anexo V.
3. A Comissão pode adotar atos de execução que especifiquem os critérios a adotar para efeitos da aplicação do n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 9.º

Gestão da capacidade de infraestrutura ferroviária

1. Os gestores de infraestrutura asseguram que a capacidade de infraestrutura ferroviária seja gerida em todas as fases do processo de gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento e em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo 26.º da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 2.º do presente regulamento.

2. Ao tomar decisões sobre a capacidade de infraestrutura ferroviária, os gestores de infraestrutura têm em conta as orientações estratégicas e requisitos nacionais sobre a utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária prestadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 4.º caso os Estados-Membros tenham fornecido essas orientações e requisitos. O planeamento e a repartição de capacidade seguem procedimentos equitativos, transparentes e não discriminatórios.
3. Os gestores de infraestrutura planeiam e repartem a capacidade tanto quanto possível, envolvendo os candidatos afetados, procurando soluções compatíveis com as necessidades de capacidade e os pedidos de direitos de capacidade dos candidatos, assegurando em simultâneo a utilização globalmente otimizada da infraestrutura ferroviária na rede em causa.

Artigo 10.º

Informações sobre a capacidade de infraestrutura ferroviária

1. Os gestores de infraestrutura fornecem aos candidatos e às entidades reguladoras, e, se for caso disso, a outras partes interessadas operacionais, informações exatas e atualizadas sobre a disponibilidade da capacidade de infraestrutura ferroviária ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, incluindo na fase de planeamento estratégico referida na secção 2, durante os processos de programação e repartição previstos na secção 3, e sempre que se verifiquem alterações da capacidade repartida, tal como referido na secção 4.

Os gestores de infraestrutura publicam sem demora qualquer atualização do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º e do horário de serviço a que se refere o artigo 32.º.

2. Os gestores de infraestrutura publicam as informações referidas no n.º 1 do presente artigo e em conformidade com o artigo 66.º, n.º 5.
3. A pedido dos candidatos, os gestores de infraestrutura prestam as informações referidas no n.º 1, com base em especificações concretas das necessidades comerciais e operacionais («avaliações de viabilidade»). No caso dos serviços transfronteiriços, os gestores de infraestrutura recebem e respondem a esses pedidos num único local e numa única operação ou através de uma interface única.

Artigo 11.º

Restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária e nas infraestruturas ferroviárias degradadas

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-C e 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura planeiam os trabalhos na infraestrutura ferroviária de acordo com o programa de atividades e os planos de investimento e financiamento referidos no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Se as alterações a esses planos após a adoção do programa de atividades afetarem ou forem suscetíveis de afetar o planeamento dos trabalhos na infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura apresenta uma panorâmica dessas alterações e do seu impacto provável nas especificações da rede.

2. Ao planear os trabalhos na infraestrutura ferroviária, o gestor da infraestrutura atua em conformidade com o artigo 2.º, n.º 4, e com o artigo 3.º.

Em especial, o gestor da infraestrutura tem em conta, de forma equilibrada, o impacto dos trabalhos na infraestrutura ferroviária na sua própria gestão dos ativos e na sua situação financeira, bem como o impacto operacional e financeiro estimado sobre todos os candidatos afetados.

3. Os gestores de infraestrutura consultam os candidatos sobre os trabalhos na infraestrutura ferroviária no contexto dos mecanismos de coordenação a que se refere o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE e, no que respeita aos serviços ferroviários transfronteiriços, nos termos do artigo 57.º do presente regulamento.
4. Os gestores de infraestrutura planeiam as restrições de capacidade resultantes dos trabalhos na infraestrutura ferroviária e informam e consultam os candidatos sobre as mesmas, com antecedência suficiente, tendo em conta o impacto estimado nas empresas ferroviárias. Para o efeito, os gestores de infraestrutura respeitam o calendário e os requisitos estabelecidos na secção 3 do anexo I.

5. No que diz respeito às restrições com um impacto muito elevado, na aceção da secção 3, ponto 1, do anexo I, os candidatos podem solicitar ao gestor de infraestrutura que apresente um planeamento alternativo para a restrição de capacidade, a fim de identificar e seleccionar uma opção que tenha em conta, de forma equilibrada, o impacto nos candidatos e nos gestores de infraestrutura. O gestor de infraestrutura faculta a esses candidatos um planeamento indicativo da capacidade alternativa disponível durante a restrição de capacidade.

O planeamento indicativo abrange tanto o itinerário afetado como os itinerários alternativos, caso estes existam, nomeadamente noutras redes, e consta do modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º.

6. Os gestores de infraestrutura têm em conta e atenuam o impacto dos trabalhos na infraestrutura ferroviária no tráfego transfronteiriço. Os gestores de infraestrutura coordenam, nos termos do artigo 55.º, pelo menos no respeitante a todos os trabalhos na infraestrutura ferroviária nas linhas ferroviárias que integram os corredores europeus de transporte, bem como a quaisquer outros trabalhos na infraestrutura ferroviária com impacto transfronteiriço muito elevado.

A coordenação incide, em especial, na otimização do calendário dos trabalhos na infraestrutura ferroviária e na oferta de capacidade alternativa no itinerário afetada e em itinerários alternativos, tal como referido no n.º 5, segundo parágrafo, tendo em conta as necessidades operacionais e comerciais dos candidatos.

7. As reduções da capacidade ou do desempenho da infraestrutura ferroviária abaixo dos seus valores de projeto resultantes da degradação dos ativos, como sejam limitações da velocidade admissível ou da carga por eixo, são também consideradas restrições de capacidade. Essas restrições de capacidade não podem dar origem a sanções nos termos do artigo 42.º, a menos que tal implique uma alteração das características de um direito de capacidade repartida desconhecido do candidato no momento da repartição e que essa alteração seja classificada como significativa, em conformidade com o artigo 41.º, n.º 6. As obrigações de informação estabelecidas no artigo 10.º são aplicáveis a essas restrições de capacidade.
8. Os gestores de infraestrutura publicam, o mais rapidamente possível, informações e consultam os candidatos sobre as restrições temporárias de capacidade previstas, o seu impacto na capacidade disponível para fins comerciais e na capacidade alternativa.
9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º para alterar a secção 3 do anexo I caso os elementos nele estabelecidos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, ou caso o setor tenha desenvolvido boas práticas novas e amplamente aceites, com vista a reduzir ainda mais o impacto das restrições de capacidade resultantes dos trabalhos na infraestrutura ferroviária no tráfego ferroviário e os encargos administrativos para os gestores de infraestrutura, tendo simultaneamente em conta as considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas afetadas, bem como a experiência e os pareceres da ENIM.

Artigo 12.º

*Recusa ou retirada de direitos de capacidade
por motivos de ordem pública ou de segurança pública*

1. Um Estado-Membro pode exigir que o gestor de infraestrutura se recuse a conceder ou retire direitos de capacidade a um candidato, se as autoridades competentes desse Estado-Membro demonstrarem que a concessão desses direitos a esse candidato representa um risco sério e grave para a ordem pública ou a segurança pública, inclusive para a segurança nacional e a defesa do Estado-Membro em questão. A decisão é devidamente justificada, estritamente necessária e proporcional ao objetivo visado.
2. Sem prejuízo da confidencialidade das informações classificadas, os Estados-Membros informam, no prazo de 10 dias a contar da adoção de uma decisão com base no n.º 1, a Comissão, a entidade reguladora e, no caso de direitos de capacidade multirrede, os outros Estados-Membros em causa, da adoção dessa decisão e dos respetivos motivos. Essa decisão é objeto de reavaliações periódicas por parte dos Estados-Membros.
3. Se um Estado-Membro manifestar preocupações quanto a uma decisão adotada por outro Estado-Membro com base no n.º 1, do presente artigo, os Estados-Membros em causa coordenam-se entre si nos termos do artigo 56.º.
4. No caso de direitos de capacidade multirrede, um Estado-Membro em causa pode solicitar uma recomendação à Comissão sobre a decisão adotada por outro Estado-Membro com base no n.º 1.

SECÇÃO 2

PLANEAMENTO ESTRATÉGICO DA CAPACIDADE

Artigo 13.º

Planeamento estratégico da capacidade

1. O planeamento estratégico da capacidade inclui todas as atividades previstas nos artigos 14.º a 27.º.
2. O planeamento estratégico da capacidade resulta na seguinte sequência de documentos de planeamento, que apresentam graus de pormenor cada vez maiores sobre a capacidade disponível:
 - a) A estratégia de capacidade a que se refere o artigo 18.º;
 - b) O modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º;
 - c) O plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º.

O conteúdo e o calendário de preparação desses resultados constam das secções 1 e 2 do anexo I.

Os documentos elaborados nos termos do primeiro parágrafo, alíneas a), b) e c), são disponibilizados pelo gestor de infraestrutura em, pelo menos, duas das línguas oficiais das instituições da União.

3. Os gestores de infraestrutura adotam os documentos de planeamento como base para a fase seguinte do processo de planeamento.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º para alterar:
 - i) partes do conteúdo pormenorizado da estratégia de capacidade, do modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade estabelecido na secção 1 do anexo I, e
 - ii) os prazos previstos na secção 2 do anexo I,

caso esses elementos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, ou caso o setor ferroviário tenha desenvolvido boas práticas novas e amplamente aceites, com vista a assegurar um processo de planeamento estratégico eficiente e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência e os pareceres da ENIM, dos candidatos, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação das secções 1 e 2 do anexo I.
5. O planeamento estratégico da capacidade não implica a concessão de direitos de capacidade a candidatos individuais, em conformidade com o artigo 28.º.

Artigo 14.^a

Requisitos gerais para o planeamento estratégico da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura têm em conta, de forma equitativa, transparente e não discriminatória, todos os tipos de serviços de transporte ferroviário para os quais possam receber pedidos de capacidade, independentemente do seu volume, dimensão do mercado a jusante, estabilidade entre horários consecutivos, regularidade ou frequência num determinado período de vigência do horário de serviço.
2. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º, os gestores de infraestrutura estabelecem uma distinção entre, pelo menos, os seguintes tipos de serviços de transporte ferroviário:
 - a) Serviços de transporte de mercadorias;
 - b) Serviços interurbanos de transporte de passageiros (longo curso);
 - c) Serviços urbanos e regionais de transporte de passageiros.

Se necessário, à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento e com vista a apoiar a coerência transfronteiriça do processo de planeamento estratégico, a ENIM pode, em consulta com a ERP e as partes interessadas operacionais, definir uma lista harmonizada mais pormenorizada que estabeleça uma maior distinção entre os tipos de serviços de transporte ferroviário. Essa lista é incluída no quadro europeu para a gestão da capacidade.

3. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º, os gestores de infraestrutura indicam a capacidade pré-estabelecida adequada para a prestação de serviços ferroviários multirrede.
4. O planeamento estratégico da capacidade também tem em conta:
 - a) A estrutura observada e a evolução da procura de capacidade de infraestrutura ferroviária, identificada através da repartição de capacidade em horários de serviço anteriores e do acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE;
 - b) A evolução prevista das necessidades de transporte e da consequente procura de serviços de transporte ferroviário e de capacidade de infraestrutura ferroviária, identificadas através da análise referida no artigo 17.º do presente regulamento;
 - c) As comunicações das necessidades de capacidades pelos candidatos e o contributo da consulta das partes interessadas operacionais, em conformidade com o artigo 15.º do presente regulamento;
 - d) O desenvolvimento esperado ou previsto da capacidade de infraestrutura ferroviária, em especial conforme identificado na estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e no programa de atividades do gestor de infraestrutura a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE;

- e) Os trabalhos na infraestrutura ferroviária previstos que se espera venham a afetar a rede;
 - f) As características dos diferentes mercados de transporte ferroviário, nomeadamente no que diz respeito aos seguintes aspetos:
 - i) velocidade,
 - ii) frequência,
 - iii) tolerância para desvios em relação ao canal horário repartido,
 - iv) possibilidade de reorientar para itinerário alternativo, reprogramar ou substituir serviços por outros modos de transporte em caso de perturbações da rede,
 - v) volatilidade da procura de transporte ferroviário e consequente necessidade de planear os serviços ferroviários num horizonte temporal diferente.
5. O planeamento estratégico da capacidade reflete a capacidade repartida através de acordos-quadro e do planeamento contínuo.
6. O planeamento estratégico da capacidade abrange os troços e nós que fazem parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, tal como identificadas no anexo I do Regulamento (UE) 2024/1679. Os gestores de infraestrutura podem optar por incluir no planeamento estratégico da capacidade outros troços e nós da rede que gerem. Os Estados-Membros podem prever, em conformidade com as orientações estratégicas a que se refere o artigo 4.º, que os gestores de infraestrutura efetuem o planeamento estratégico da capacidade noutros troços e nós da rede geridos por esses gestores de infraestrutura.

O planeamento estratégico da capacidade é efetuado a um nível suficientemente pormenorizado para permitir o planeamento da capacidade para a rede. Para o efeito, a rede é representada por troços e nós que permitam ter em conta as características relevantes da oferta e da procura de capacidade.

Os Estados-Membros dão instruções aos gestores de infraestrutura para indicarem esses troços e nós no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

7. Para efeitos de planeamento estratégico da capacidade, os gestores de infraestrutura elaboram um mapa estratégico em termos de troços e nós que estabeleça o seguinte:
 - a) O âmbito geográfico da estratégia de capacidade a que se refere o artigo 18.º, do modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º e do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º;
 - b) As linhas alternativas consideradas em caso de restrições de capacidade a que se refere o artigo 11.º no contexto dos planos de contingência a que se refere o artigo 21.º.

Os Estados-Membros asseguram que o mapa de itinerários estratégicos seja disponibilizado ao público e incluído no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

8. O planeamento estratégico da capacidade abrange um período que tem início cinco anos antes da alteração do horário de serviço a que diz respeito. Os gestores de infraestrutura podem alargar esse período por mais de cinco anos, nomeadamente para apoiar o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária no âmbito da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.
9. Os gestores de infraestrutura revêm e atualizam os resultados do planeamento estratégico da capacidade, tendo em conta, nomeadamente, o seguinte:
 - a) O desenvolvimento da infraestrutura ferroviária;
 - b) Variações na procura de capacidade de infraestrutura ferroviária no mercado, nomeadamente através das comunicações das necessidades de capacidades;
 - c) Os resultados dos processos de repartição descritos nas secções 3 e 4 do presente capítulo em períodos de vigência de horários de serviço anteriores, incluindo o grau de utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária pelos candidatos;
 - d) Informação obtida da gestão do tráfego realizada em conformidade com o capítulo III;
 - e) O resultado da gestão de perturbações e de crises realizada em conformidade com o capítulo III;
 - f) Os resultados da análise de desempenho em conformidade com o capítulo IV.

10. A ENIM desenvolve e inclui no quadro europeu para a gestão da capacidade orientações que estabeleçam ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para o planeamento estratégico da capacidade.
11. Os gestores de infraestrutura têm em conta essas orientações nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE. Explicam nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação às ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns estabelecidos nas orientações.

Artigo 15.º

Consulta das partes interessadas sobre o planeamento estratégico da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura consultam, em conformidade com o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, todas as partes interessadas operacionais, incluindo as que exploram serviços ferroviários multirrede, sobre o planeamento estratégico da capacidade, nomeadamente os documentos de planeamento a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, do presente regulamento, em conformidade com o calendário estabelecido na secção 2 do seu anexo I.
2. Para efeitos da consulta das partes interessadas operacionais que exploram serviços ferroviários multirrede, os gestores de infraestrutura coordenam-se entre si em conformidade com o artigo 55.º e, para questões europeias e transfronteiriças, com o artigo 57.º.

Artigo 16.º

Coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre gestores de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura coordenam, se for caso disso, as suas atividades relacionadas com o planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 55.º.

A coordenação assegura especificamente:

- a) A coerência do planeamento estratégico em todas as redes em causa, em especial no que diz respeito à estratégia de capacidade, ao modelo de capacidade e ao plano de oferta de capacidade, ao planeamento dos trabalhos na infraestrutura ferroviária e aos planos de contingência;
- b) A consideração adequada das necessidades de capacidade dos serviços ferroviários multirrede na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade;
- c) Uma análise do desempenho do planeamento estratégico da capacidade e dos respetivos resultados em conformidade com o capítulo IV;
- d) A participação de todas as partes interessadas operacionais e, se for caso disso, da ERP, das entidades reguladoras e da ENRRB, dos coordenadores europeus e das autoridades dos Estados-Membros, e, se necessário, de outras partes interessadas.

2. Os candidatos têm o direito de comunicar à ENIM as suas preocupações sobre os documentos de planeamento a que se refere o artigo 13.º, n.º 2. A ENIM pode adotar um parecer ou recomendação sobre estas preocupações e informa a ENRRB.
3. Os gestores de infraestrutura têm em conta todas as recomendações adotadas pela ENIM nos termos do n.º 2. Caso não sigam a recomendação, os gestores de infraestrutura explicam as suas razões nos documentos de planeamento.
4. A ENRRB acompanha o processo de coordenação e a sua aplicação. Informa a Comissão dos seus pontos de vista sobre a necessidade de corrigir eventuais deficiências do processo de coordenação.

Artigo 17.º

Análise da evolução esperada do mercado dos transportes

1. Os gestores de infraestrutura acompanham e analisam regularmente os mercados dos transportes a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento.
2. O coordenador da rede realiza regularmente um estudo sobre o mercado dos transportes no respeitante à evolução das redes e do mercado dos serviços ferroviários transfronteiriços. O coordenador da rede revê e atualiza o estudo sobre o mercado dos transportes conforme adequado e, em qualquer caso, pelo menos de cinco em cinco anos. Os resultados do estudo de mercado são tornados públicos.

3. A análise do mercado dos transportes na aceção do n.º 1 do presente artigo e o estudo de mercado a que se refere o n.º 2 do presente artigo contribuem, em especial, para o planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 4.º, para a divisão da capacidade de infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 27.º e para a repartição de capacidade com base no mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 39.º.

Os gestores de infraestrutura têm em conta a análise do mercado dos transportes na aceção do n.º 1 e o estudo de mercado a que se refere o n.º 2, a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento.

Artigo 18.º

Estratégia de capacidade

1. O gestor de infraestrutura adota uma estratégia de capacidade que defina as suas expectativas quanto à evolução futura da procura e da oferta de capacidade da infraestrutura ferroviária e a sua visão sobre a forma de contemplar essa evolução.

A estratégia de capacidade serve de base para a comunicação, consulta e coordenação entre partes interessadas operacionais.

2. A estratégia de capacidade contém as informações enumeradas na secção 1 do anexo I.
3. O gestor de infraestrutura prepara, publica e, quando necessário, atualiza a estratégia de capacidade em conformidade com o calendário e o conteúdo estabelecidos na secção 2 do anexo I.

Artigo 19.º

Modelo de capacidade

1. O gestor de infraestrutura estabelece um modelo de capacidade que aperfeiçoe a estratégia de capacidade com base nos resultados da consulta das partes interessadas operacionais a que se refere o artigo 15.º e das atividades de consulta e coordenação a que se refere o artigo 16.º, inclusive sob a forma da comunicação das necessidades de capacidade a que se refere o artigo 14.º, n.º 4, alínea c).

O modelo de capacidade apoia a consideração equilibrada das necessidades de capacidade dos diferentes segmentos dos serviços de transporte ferroviário e das necessidades dos gestores de infraestrutura de manter, renovar e desenvolver a infraestrutura ferroviária, incluindo a modernização da infraestrutura ferroviária existente e a construção de novas infraestruturas ferroviárias. Este modelo serve de base para a comunicação, consulta e coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre as partes interessadas operacionais.

2. O modelo de capacidade contém as informações enumeradas na secção 1 do anexo I. Os gestores de infraestrutura preparam e publicam o modelo de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço e atualizam-no, quando necessário e em conformidade com o calendário estabelecido na secção 2 do anexo I. A obrigação de atualizar o modelo de capacidade não se aplica se tiver sido publicado o plano de oferta de capacidade para o mesmo período de vigência do horário de serviço.
3. O gestor de infraestrutura tem o direito, dentro de limites razoáveis, de propor um modelo de capacidade diferente dos contributos recebidos na consulta dos candidatos. O gestor de infraestrutura estabelece os limites aplicáveis nas suas especificações da rede. A ENIM estabelece orientações sobre esses limites e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade.
4. Se não puder elaborar um modelo de capacidade dentro dos limites referidos no n.º 3 do presente artigo, o gestor de infraestrutura divide a capacidade nesse elemento de infraestrutura ferroviária em conformidade com o artigo 27.º.
5. Se for caso disso, os gestores de infraestrutura coordenam-se em conformidade com o artigo 16.º para assegurar que os resultados da divisão de capacidade são coerentes, e para assegurar serviços multirrede sem descontinuidades.

6. Os gestores de infraestrutura documentam e, se for caso disso, justificam qualquer divergência importante entre o modelo de capacidade e a estratégia de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço.

Artigo 20.º

Plano de oferta de capacidade

1. O gestor de infraestrutura estabelece um plano de oferta de capacidade que aperfeiçoe o modelo de capacidade com base na consulta dos candidatos a que se refere o artigo 15.º, nomeadamente sob a forma das comunicações das necessidades de capacidade a que se refere o artigo 14.º, n.º 4, alínea c), e da coordenação entre os gestores de infraestrutura a que se refere o artigo 16.º.

O plano de oferta de capacidade constitui a base para a repartição de capacidade. Em conformidade com os requisitos estabelecidos nas secções 1 e 2 do anexo I, disponibiliza informações exaustivas sobre:

- a) A capacidade de infraestrutura ferroviária disponível para repartição pelos candidatos;
- b) A capacidade de infraestrutura ferroviária não disponível para repartição.

O plano de oferta de capacidade contém as informações enumeradas na secção 1 do anexo I.

2. Os gestores de infraestrutura elaboram o plano de oferta de capacidade em conformidade com os resultados do processo de planeamento estratégico da capacidade a que se referem os artigos 13.º a 19.º e em conformidade com o calendário estabelecido na secção 2 do anexo I.
3. Os gestores de infraestrutura publicam o plano de oferta de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço, o mais tardar, no prazo fixado na secção 2 do anexo I, e atualizam continuamente esse plano até ao final do período de vigência do horário de serviço a que se refere. O plano de oferta de capacidade é apresentado para cada dia do período de vigência do horário de serviço em causa.
4. Os gestores de infraestrutura documentam e, se for caso disso, justificam qualquer divergência importante entre o plano de oferta de capacidade e o modelo de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço.
5. Os gestores de infraestrutura podem indicar no plano de oferta de capacidade a capacidade de infraestrutura ferroviária como previamente planeada. A capacidade pré-estabelecida é a capacidade para a qual o gestor de infraestrutura define as características e os volumes da capacidade disponível para os pedidos dos candidatos, estabelece as regras para a repartição dessa capacidade e define o processo através do qual essa capacidade pode ser solicitada, em conformidade com o artigo 22.º. As características, regras e processos de repartição especificados são tidos em conta na repartição de capacidade pré-estabelecida.

6. A capacidade pré-estabelecida é apresentada no plano de oferta de capacidade sob a forma de objetos de planeamento da capacidade, tal como referido no artigo 22.º, que especifiquem o volume e as características da capacidade e que estejam associados às regras e processos de repartição através dos quais essa capacidade é disponibilizada.
7. O gestor de infraestrutura tem o direito, dentro de limites razoáveis, de propor um plano de oferta de capacidade diferente dos contributos recebidos na consulta dos candidatos. O gestor de infraestrutura estabelece os limites aplicáveis nas suas especificações da rede. A ENIM estabelece orientações sobre esses limites e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade.
8. Se não puder elaborar um plano de oferta de capacidade dentro dos limites referidos no n.º 7 do presente artigo, o gestor de infraestrutura divide a capacidade nesse elemento de infraestrutura ferroviária em conformidade com o artigo 27.º.
9. Se for caso disso, os gestores de infraestrutura coordenam-se em conformidade com o artigo 16.º para assegurar que os resultados da divisão de capacidade são coerentes, e para assegurar serviços multirrede sem descontinuidades.
10. O gestor de infraestrutura apresenta o projeto de plano de oferta de capacidade à entidade reguladora para controlo, após o que a entidade reguladora analisa esse plano e pode tomar uma decisão exigindo que o gestor de infraestrutura altere o plano de oferta de capacidade caso a análise conclua que esse plano não cumpre o presente regulamento, a Diretiva 2012/34/UE ou os princípios da transparência e da não discriminação, em conformidade com os prazos referidos na secção 2 do anexo I do presente regulamento.

Se for caso disso, as entidades reguladoras coordenam-se com outras entidades reguladoras.

11. A ENIM elabora orientações e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade, que estabelecem o seguinte:
 - a) Os meios de publicação do plano de oferta de capacidade, incluindo serviços, ferramentas, funções e interfaces digitais;
 - b) O processo de consulta dos candidatos sobre o plano de oferta de capacidade.

Artigo 21.º

Planos de contingência

1. Os gestores de infraestrutura põem em prática e aplicam um processo contínuo de planeamento de contingência de modo a estarem preparados para perturbações do funcionamento da rede e para outras situações de crise que afetem o tráfego ferroviário.

Os planos de contingência constituem a base para a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 44.º, a fim de permitir uma reação rápida nessas situações e minimizar o seu impacto no tráfego ferroviário.

Os gestores de infraestrutura documentam os resultados do seu planeamento de contingência num plano de contingência.

2. Os planos de contingência incluem, em especial:

- a) A designação de itinerários alternativos, caso existam, incluindo noutras redes, que permitam o desvio do tráfego em caso de indisponibilidade de elementos da infraestrutura ferroviária, incluídos na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T, bem como de quaisquer troços e nós abrangidos pelos documentos de planeamento estratégico da capacidade;
- b) Um planeamento indicativo da capacidade de infraestrutura ferroviária disponível nos itinerários alternativos designados em conformidade com a alínea a), proporcionando transparência quanto à capacidade de infraestrutura ferroviária disponível nesses itinerários, que pode ser utilizada em caso de incidentes e, em especial, de perturbações da rede, em conformidade com o artigo 48.º;
- c) A definição de regras e procedimentos para a gestão de tráfego e de crises, incluindo em relação à partilha de informações entre gestores de infraestrutura, outras partes interessadas operacionais e outros intervenientes, como as autoridades públicas responsáveis pelo transporte ferroviário ou pela segurança, e a resposta a emergências, bem como dos critérios de ativação desses procedimentos;
- d) A identificação e a lista dos organismos a notificar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária;
- e) Quaisquer outros preparativos necessários para efetuar a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 44.º e com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

3. Os gestores de infraestrutura asseguram a coerência dos planos de contingência com o planeamento estratégico da capacidade, em especial a estratégia de capacidade, o modelo de capacidade, o plano de oferta de capacidade e o planeamento dos trabalhos na infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 11.º.
4. Os resultados dos planos de contingência, em especial a designação de itinerários alternativos, em conformidade com o n.º 2, alínea a), e o planeamento indicativo da capacidade para itinerários alternativos, em conformidade com o n.º 2, alínea b), são incluídos no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.
5. A Comissão adota atos de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para a aplicação do n.º 2 do presente artigo, em especial no caso de situações que tenham um impacto potencial no tráfego transfronteiriço. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 22.º

*Critérios e procedimentos para a repartição de capacidade pré-estabelecida
e para a definição de objetos de planeamento da capacidade*

1. Os gestores de infraestrutura repartem a capacidade pré-estabelecida incluída no plano de oferta de capacidade referido no artigo 20.º através de critérios e procedimentos equitativos, transparentes e não discriminatórios.

Os gestores de infraestrutura incluem esses critérios e procedimentos nas especificações da rede, tendo em conta o quadro comum a que se refere o n.º 4.

2. Os gestores de infraestrutura podem agrupar objetos de planeamento da capacidade, como, por exemplo, canais horários previamente planeados, aquando do planeamento prévio da capacidade para fornecer um modelo de horários específico, em conformidade com as orientações estratégicas a que se refere o artigo 4.º, caso essas orientações sejam fornecidas, e tendo em conta as necessidades do mercado expressas pelos candidatos.
3. Os objetos de planeamento da capacidade definem as características e propriedades dos diferentes tipos de capacidade pré-estabelecida, incluindo a capacidade disponível para pedidos dos candidatos, a capacidade reservada para trabalhos na infraestrutura ferroviária e a capacidade que já tenha sido repartida. Essas características e propriedades incluem todos os aspetos relevantes para tipos específicos de capacidade pré-estabelecida, tais como o itinerário, o calendário, a velocidade mínima garantida ou exigida, comprimento máximo, parâmetros técnicos e o número de canais horários incluídos, para os serviços de transporte tanto de mercadorias como de passageiros.
4. A ENIM desenvolve um quadro comum para os critérios e procedimentos a que se refere o n.º 1 e inclui-o no quadro europeu para a gestão da capacidade. Esse quadro comum equilibra os benefícios da reserva de capacidade para tipos específicos de serviços ferroviários ou processos de repartição com a necessidade de assegurar flexibilidade para atender às necessidades do mercado em matéria de repartição de capacidade. Para o efeito, o quadro comum prevê a possibilidade de aceitar pedidos de direitos de capacidade não coerentes com o plano de oferta de capacidade e a necessidade de ajustar o plano de oferta de capacidade em conformidade.

5. A ENIM elabora especificações para os objetos de planeamento de capacidade em formato legível por pessoas e por máquina. A ENIM inclui essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade. Com base na sua experiência na aplicação do presente artigo, a ENIM presta informações à Comissão sobre eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade previstas na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, em conformidade com o artigo 66.º, n.º 3, do presente regulamento.

Artigo 23.º

Infraestrutura ferroviária de utilização intensiva e congestionada

1. O gestor da infraestrutura declara sem demora um elemento da infraestrutura ferroviária como sendo de utilização intensiva ou congestionado, se se verificar pelo menos uma das seguintes condições:
- a) A utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária excedeu os limiares para infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva ou congestionadas durante os períodos de referência estabelecidos no anexo II, no período de vigência anterior ou atual do horário de serviço;
 - b) Os gestores de infraestrutura ferroviária são obrigados a dividir a capacidade no planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 19.º, n.º 4, ou o artigo 20.º, n.º 8;

- c) Os trabalhos na infraestrutura ferroviária importantes de que decorrem restrições de capacidade programadas em conformidade com o artigo 11.º resultam numa utilização intensiva ou congestionada.

Os gestores de infraestrutura avaliam a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária com base em procedimentos e métodos objetivos, transparentes e adequados.

2. A ENIM desenvolve um método comum de utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária. Esse método é incluído no quadro europeu para a gestão da capacidade.
3. A declaração a que se refere o n.º 1 especifica o período de vigência do horário de serviço e o elemento da infraestrutura ferroviária, bem como os períodos específicos a que se refere.
4. Os pedidos de capacidade individuais apresentados para repartição durante o período de vigência do horário de serviço que entrem em conflito não constituem motivo para declarar um elemento da infraestrutura ferroviária de utilização intensiva ou congestionado, a menos que esteja preenchida pelo menos uma das condições estabelecidas no n.º 1.
5. Caso um elemento de infraestrutura ferroviária tenha sido declarado de utilização intensiva ou congestionado, o gestor de infraestrutura procede a uma análise da capacidade nos termos do artigo 24.º, salvo se tiver sido elaborado nos cinco anos que precedem a declaração desse elemento de infraestrutura ferroviária como sendo de utilização intensiva ou congestionado, ou se já estiver a ser aplicado, um plano de reforço da capacidade nos termos do artigo 25.º que aborde todos os fatores pertinentes.

6. No caso dos elementos de infraestrutura ferroviária declarados de utilização intensiva ou congestionados, os gestores de infraestrutura reservam capacidade no plano de oferta de capacidade referido no artigo 20.º, tendo em conta os resultados da análise da capacidade a que se refere o artigo 24.º.
7. Os Estados-Membros dão instruções aos gestores de infraestrutura para que indiquem os elementos da infraestrutura ferroviária declarados como sendo de utilização intensiva ou congestionados sejam indicados no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.
8. Os procedimentos a seguir e os critérios a adotar caso uma infraestrutura esteja congestionada constam das especificações da rede e respeitam eventuais medidas e critérios adotados em conformidade com o artigo 27.º.
9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º, para alterar os limiares de utilização da capacidade e os períodos de referência estabelecidos no anexo II, caso esses elementos se revelem ineficazes ou conduzam a grandes dificuldades de execução, ou caso o setor tenha desenvolvido boas práticas novas e amplamente aceites, com vista a assegurar uma gestão eficiente da capacidade da infraestrutura ferroviária em infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva e congestionada e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação do presente artigo.

Artigo 24.º

*Análise de capacidade em caso de infraestruturas ferroviárias
de utilização intensiva ou congestionadas*

1. O gestor de infraestrutura efetua uma análise da capacidade no prazo de seis meses a contar da declaração da infraestrutura ferroviária de utilização intensiva ou congestionada, salvo se tiver sido executado, ou se já estiver a ser aplicado, um plano de reforço da capacidade que aborde todos os fatores pertinentes nos cinco anos que precedem a declaração da infraestrutura como sendo de utilização intensiva ou congestionada.

A análise de capacidade determina os constrangimentos à capacidade de infraestrutura ferroviária que impedem a inclusão das necessidades de capacidade expressas pelos candidatos no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade, ou que impedem que os pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária sejam adequadamente satisfeitos.

A análise de capacidade inclui também um primeiro conjunto de medidas possíveis a ter em conta a curto, médio e longo prazo para aliviar o congestionamento e aumentar a capacidade disponível.

2. A análise de capacidade contempla as características da infraestrutura ferroviária, em termos de capacidade de infraestrutura ferroviária, competências e interoperabilidade, procedimentos de operação, natureza dos diferentes serviços explorados e reflexo de todos estes fatores na capacidade de infraestrutura ferroviária. As medidas a ponderar incluem, em especial, alterações de itinerário, inclusive através de diferentes redes, consoante o caso, reprogramações de horários de serviço, alterações de velocidade, harmonização de procedimentos operacionais e trabalhos de beneficiação da infraestrutura ferroviária.
3. Os gestores de infraestrutura consultam os candidatos sobre o projeto de análise de capacidade, em conformidade com o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE e, se o elemento da infraestrutura ferroviária em causa fizer parte de um corredor europeu de transporte, em conformidade com o artigo 57.º do presente regulamento.

O gestor de infraestrutura publica no respetivo sítio Web os resultados da análise de capacidade. A ENIM disponibiliza as hiperligações para os resultados da análise de capacidade no seu sítio Web.

4. Os gestores de infraestrutura têm em conta, se for caso disso, os resultados das análises de capacidade efetuadas, inclusive noutras redes afetadas, nos termos do presente artigo no planeamento estratégico da capacidade, em especial na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

Os resultados da análise de capacidade são apresentados às autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela elaboração da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária referida no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e ao coordenador europeu em causa.

Artigo 25.º

Plano de reforço da capacidade

1. No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade em conformidade com o disposto no artigo 24.º, o gestor de infraestrutura estabelece um plano de reforço da capacidade para elementos da infraestrutura ferroviária declarados como congestionados, em conformidade com o artigo 23.º.

O plano de reforço da capacidade identifica:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os constrangimentos ao desenvolvimento da infraestrutura ferroviária;
- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo as medidas referidas no artigo 24.º, n.º 2, e prováveis alterações das taxas de acesso.

Com base numa análise de custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano de reforço da capacidade determina igualmente as medidas a tomar para reforçar a capacidade de infraestrutura ferroviária, incluindo um calendário de execução das medidas.

2. O plano de reforço da capacidade é elaborado após consulta dos utilizadores da infraestrutura ferroviária congestionada em causa em conformidade com o artigo 15.º.

Os Estados-Membros podem decidir que esse plano deve ser sujeito à sua aprovação prévia.

3. O Estado-Membro em causa tem em conta os planos de reforço da capacidade aquando da renovação da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.

O coordenador europeu em causa tem em conta o plano de reforço da capacidade no seu plano de trabalho a que se refere o artigo 53.º do Regulamento (UE) 2024/1679.

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 42.º do presente regulamento, o gestor de infraestrutura cessa a aplicação das taxas sobre a infraestrutura ferroviária em causa nos termos do artigo 31.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, numa das seguintes situações:
- a) O gestor de infraestrutura não estabelece um plano de reforço da capacidade;
 - b) O gestor de infraestrutura não obtém progressos com as medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.
5. Não obstante o disposto no n.º 4, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora, continuar a aplicar as taxas numa das seguintes situações:
- a) Se o plano de reforço da capacidade não puder ser concretizado por circunstâncias que escapem ao seu controlo;
 - b) Se as opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 26.º

Infraestrutura ferroviária especializada

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do presente artigo, considera-se que a capacidade de infraestrutura ferroviária está disponível para utilização por todos os tipos de tráfego compatíveis com o itinerário a explorar em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados com base na mesma.
2. Se existirem itinerários alternativos adequados e se, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 27.º, puder ser demonstrado que tal se justifica do ponto de vista social, económico e ambiental, o gestor de infraestrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar um elemento da infraestrutura para utilização por tipos específicos de tráfego. Nesse caso, o gestor de infraestrutura indica a designação nos documentos de planeamento a que se refere o artigo 13.º, n.º 2, e nas especificações de rede, e reserva capacidade para os tipos de tráfego especificados no plano de oferta de capacidade.

Essa designação não inviabiliza a utilização da infraestrutura ferroviária em causa por outros tipos de tráfego caso exista capacidade disponível.
3. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura ferroviária designada nos termos do n.º 2 do presente artigo seja indicada no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

Artigo 27.º

*Divisão da capacidade de infraestrutura ferroviária
declarada como sendo de utilização intensiva ou congestionada*

1. O gestor de infraestrutura divide a capacidade pelos elementos da infraestrutura ferroviária declarados como sendo de utilização intensiva ou congestionados aplicando uma metodologia equitativa, transparente e não discriminatória.

O gestor de infraestrutura especifica a metodologia, incluindo todos os valores dos parâmetros aplicáveis, nas especificações da rede, tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Os valores dos parâmetros definidos pelo gestor de infraestrutura são objeto de coordenação em conformidade com o artigo 7.º-E, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE.

O gestor de infraestrutura tem em conta a necessidade de capacidade para serviços ferroviários multirrede.

2. A metodologia a que se refere o n.º 1 inclui as seguintes etapas:
 - a) Conceber cenários alternativos para dividir a capacidade disponível por diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros itinerários ou horários alternativos;

- b) Avaliar e classificar os cenários a que se refere a alínea a) do presente número, tendo em conta os critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais estabelecidos no n.º 3 do presente artigo;
- c) Selecionar o cenário com a classificação mais elevada com base na avaliação referida na alínea b) do presente parágrafo e alterar o modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade em conformidade.

A metodologia permite ter em conta a necessidade de serviços ferroviários multirrede na sua totalidade.

- 3. A avaliação a que se refere o n.º 2, alínea b), baseia-se, entre outros, nos seguintes critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais, sujeito à disponibilidade dos dados e tendo em conta considerações técnicas e operacionais e a utilização da infraestrutura ferroviária:
 - a) Custos de exploração para os operadores de serviços de transporte ferroviário e respetivo impacto nos preços para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;
 - b) Custos relacionados com o tempo para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;
 - c) Conectividade e acessibilidade para pessoas e regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário, incluindo a qualidade das ligações, nomeadamente em termos de tempos de transbordo e frequência dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias;

- d) Impactos nos custos externos dos transportes, como acidentes, emissões de poluentes atmosféricos, gases com efeito de estufa e ruído produzidos pelos serviços de transporte ferroviário e pelas suas alternativas prováveis;
- e) Volume de pessoas e mercadorias transportadas.

4. A ENIM estabelece uma metodologia equitativa, transparente e não discriminatória e estabelece a lista de parâmetros relacionados com os serviços de transporte ferroviário e os critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais necessários para a avaliação a que se refere o n.º 3. Quando pertinente, a ENIM estabelece valores-padrão para os parâmetros ou intervalos de valores-padrão. A ENIM assegura que os valores dos parâmetros são suficientemente testados e calibrados num contexto operacional.

A ENIM inclui a metodologia, a lista de parâmetros e os valores-padrão dos parâmetros no quadro europeu para a gestão da capacidade.

O gestor de infraestrutura ajusta, se for caso disso, os valores-padrão dos parâmetros para ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e dados empíricos e, se for caso disso, aplica os requisitos dos Estados-Membros em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea d).

SECÇÃO 3

PROGRAMAÇÃO E REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

Artigo 28.º

Direitos de capacidade

1. Os candidatos podem apresentar ao gestor de infraestrutura, no âmbito do direito público ou privado, pedidos de celebração de acordos para a concessão de direitos de capacidade de infraestrutura ferroviária, em contrapartida de uma taxa conforme prevista no capítulo IV, secção 2, da Diretiva 2012/34/UE.

Os gestores de infraestrutura repartem os direitos de capacidade de infraestrutura ferroviária aos candidatos sob uma das seguintes formas:

- a) Especificações de capacidade;
- b) Canais horários.

A ENIM define as características das especificações de capacidade e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade.

2. Os gestores de infraestrutura convertem os direitos de capacidade repartidos sob a forma de uma especificação da capacidade em direitos de capacidade sob a forma de canais horários antes da circulação efetiva do comboio, em conformidade com os prazos estabelecidos nas secções 4, 5 e 6 do anexo I.

3. Podem ser concedidos aos candidatos direitos de capacidade sob a forma de um canal horário por um período máximo correspondente à vigência de um horário de serviço. Os direitos de capacidade sob a forma de especificações de capacidade podem ser repartidos por um período superior à vigência de um horário de serviço, em conformidade com os artigos 33.º e 35.º.
4. Salvo disposição em contrário no presente regulamento, os direitos e obrigações dos gestores de infraestrutura e dos candidatos em matéria de repartição de capacidade são definidos em contratos ou no direito nacional.
5. Depois de repartido a um candidato, um direito de capacidade não pode ser transferido pelo beneficiário para outra empresa ou outro serviço.

Qualquer forma de transferência resulta na exclusão de repartição de capacidade adicional durante o período de vigência do horário de serviço em curso e o período seguinte.

A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária quando esta exerça as atividades de um candidato que não seja uma empresa ferroviária não é considerada uma transferência. Os candidatos que não sejam empresas ferroviárias comunicam ao gestor da infraestrutura, com, pelo menos, 10 dias de antecedência, qual a empresa ferroviária que utilizará a capacidade. As informações comunicadas incluem comprovativos da aceitação da empresa ferroviária.

6. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura ferroviária para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras em causa no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE e todas as empresas ferroviárias que executem o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada, no prazo máximo de 10 dias.

Artigo 29.º

Métodos de repartição de capacidade

1. Os gestores de infraestrutura concedem direitos de capacidade aos candidatos através dos processos de repartição referidos nos artigos 33.º a 36.º.

Qualquer alteração da capacidade repartida será igualmente considerada como repartição de capacidade.
2. Os gestores de infraestrutura repartem a capacidade da infraestrutura ferroviária através de ferramentas e serviços digitais em conformidade com o artigo 66.º.

3. O gestor de infraestrutura anula um direito de capacidade que, durante pelo menos um mês, tenha sido menos utilizado do que a quota limiar, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos. Nesses casos, o gestor de infraestrutura informa a entidade reguladora.

A ENIM define intervalos para as quotas limiar e inclui-os no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Os gestores de infraestrutura definem a quota limiar nas especificações da rede, tendo em conta os intervalos para as quotas limiar definidos pela ENIM.

A entidade reguladora controla a aplicação equitativa, transparente e não discriminatória das obrigações previstas no presente número e investigar eventuais queixas recebidas.

4. Caso o gestor de infraestrutura anule, nos termos do n.º 3, os direitos de capacidade multirrede, a entidade reguladora responsável por esse gestor de infraestrutura informa as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

Artigo 30.º

Repartição e coordenação de direitos de capacidade multirrede

1. Os candidatos têm o direito de solicitar direitos de capacidade multirrede por meio dos processos de repartição a que se referem os artigos 33.º a 36.º, incluindo trajetos completos de ida e volta, e de receber respostas a esses pedidos através de um balcão único criado nos termos do artigo 66.º, n.º 5.

Os gestores de infraestrutura coordenam a repartição de capacidade para serviços ferroviários multirrede, nos termos do artigo 55.º, incluindo, em especial, os serviços transfronteiriços de transporte ferroviário de mercadorias e os serviços transfronteiriços de transporte ferroviário de passageiros.

2. Em especial, a coordenação a que se refere o n.º 1 assegura:
 - a) A designação de um ponto de contacto único responsável pela comunicação com o candidato em relação ao pedido de um direito de capacidade multirrede, devendo este ponto de contacto ser notificado ao candidato sem demora após a receção do pedido;
 - b) A conformidade do direito de capacidade multirrede com critérios mínimos de qualidade em termos de coerência entre as redes e no que diz respeito a aspetos como a organização do tráfego, os horários, a disponibilidade em diferentes dias de circulação e o estado da repartição;

- c) O desempenho coerente do processo de repartição de direitos de capacidade multirrede, incluindo, em especial, do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 38.º e do mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 39.º;
- d) A coordenação de eventuais alterações dos direitos de capacidade multirrede repartidos em conformidade com a secção 4, com vista a assegurar a integridade contínua dos direitos de capacidade multirrede;
- e) Sem prejuízo do artigo 1.º, n.º 7, controlos rápidos e eficientes da compatibilidade dos itinerários para transportes excecionais para fins militares e de defesa, que envolvam mais do que uma rede.

Se os gestores de infraestrutura não designarem um ponto de contacto único, o candidato seleciona o gestor de infraestrutura que ficará responsável por servir de ponto de contacto único para os pedidos de informação relacionados com o pedido específico de capacidade.

3. O gestor de infraestrutura não pode anular um direito de capacidade multirrede ao abrigo do artigo 29.º, n.º 3, sem coordenação prévia com os outros gestores de infraestruturas em causa, nos termos do artigo 55.º.

Caso o gestor de infraestrutura anule, em conformidade com o artigo 29.º, n.º 3, os direitos de capacidade multirrede, informa a entidade reguladora. A entidade reguladora informa as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

4. Os pedidos de direitos de capacidade multirrede são tratados de forma equitativa e não discriminatória face aos pedidos de direitos de capacidade de rede única.
5. A ENIM define procedimentos e métodos pormenorizados para promover a aplicação uniforme do presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade a que se refere o n.º 2, alínea b), e integra-os no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Artigo 31.º

Cooperação em matéria de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e de capacidade nas instalações de serviço

1. Os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço que prestem serviços necessários à exploração de um serviço de transporte ferroviário e cujas instalações de serviço façam parte da rede transeuropeia de transportes especificada no anexo II do Regulamento (UE) 2024/1679, incluindo as situadas em nós urbanos, na aceção no artigo 3.º, n.º 6, do referido regulamento, cooperam com vista a assegurar a coerência da repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e na capacidade nas instalações de serviço.

2. Os gestores de infraestrutura facultam nas especificações da rede uma lista das instalações de serviço a que se refere o n.º 1.
3. Os gestores de infraestrutura asseguram que os candidatos possam solicitar, num único local e numa única operação, direitos de capacidade da infraestrutura ferroviária e capacidade nas instalações de serviço referidas no n.º 1, utilizando o balcão único criado nos termos do artigo 66.º, n.º 5.
4. Os gestores de infraestrutura podem celebrar um acordo com os operadores de outras instalações de serviço para a disponibilização conjunta de capacidade.
5. Para efeitos do n.º 3, os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço coordenam a capacidade e disponibilizam direitos de capacidade, incluindo capacidade na instalação de serviço que satisfaça os requisitos do candidato, ou envidam esforços para proporcionar uma alternativa viável à capacidade solicitada.
6. Os operadores das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 do presente artigo disponibilizam ao gestor de infraestrutura informações sobre a capacidade disponível, em formato digital, em conformidade com o artigo 66.º, n.º 5. As informações são prestadas em tempo real sempre que as ferramentas digitais a que se refere o artigo 66.º, n.º 5, o permitam.
7. O presente artigo não se aplica aos operadores de instalações de serviço que beneficiem de uma isenção ao abrigo do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão¹⁸.

¹⁸ Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (JO L 307 de 23.11.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

Artigo 32.º
Horário de serviço

1. Os gestores de infraestrutura publicam um novo horário de serviço antes do início de cada período de vigência do horário de serviço.

Os gestores de infraestrutura iniciam a preparação do horário de serviço aquando da repartição de capacidade através do processo anual de repartição a que se refere o artigo 34.º, tendo em conta os direitos de capacidade repartidos através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 33.º e através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 35.º.

2. Os gestores de infraestrutura asseguram, até ao final do período de vigência do horário de serviço, que o horário de serviço esteja atualizado, tendo em conta a capacidade repartida através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 35.º, a capacidade repartida através do processo *ad hoc* a que se refere o artigo 36.º, as alterações dos direitos de capacidade em conformidade com o artigo 41.º e a reprogramação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises nos termos do artigo 43.º.

Artigo 33.º
Repartição de capacidade através de acordos-quadro

1. Os candidatos têm o direito de solicitar capacidade de infraestrutura ferroviária por um período superior ao período de vigência do horário de serviço através de acordos-quadro.

Os acordos-quadro especificam os direitos de capacidade concedidos sob a forma de uma especificação de capacidade, tal como referido no artigo 28.º, n.º 1, alínea a). Não podem incluir direitos de capacidade sob a forma de um canal horário.

Os Estados-Membros podem requerer a aprovação prévia dos acordos-quadro à entidade reguladora. No caso de acordos-quadro que impliquem tráfego transfronteiriço, as entidades reguladoras pertinentes coordenam a sua ação entre si.

2. Os gestores de infraestrutura indicam, nos documentos de planeamento constantes do planeamento estratégico da capacidade, a capacidade que tencionam reservar para repartição através de acordos-quadro. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), a repartição pelos candidatos da capacidade reservada para acordos-quadro nesses documentos de planeamento é efetuada pelo gestor da infraestrutura através desse tipo de acordos, sujeito ao disposto nos n.ºs 5 e 6 do presente artigo. Tal não impede os gestores de infraestrutura de repartirem a capacidade solicitada através de acordos-quadro nos casos em que essa capacidade não esteja reservada nos documentos de planeamento, sujeito ao disposto no n.º 6 do presente artigo.
3. Podem ser celebrados acordos-quadro entre vários gestores de infraestrutura e um candidato, nos casos em que estes acordos abranjam mais do que uma rede.

4. Um candidato que seja parte num acordo-quadro solicita ao gestor de infraestrutura que converta as especificações de capacidade incluídas no acordo-quadro num canal horário correspondente, em conformidade com esse acordo. Essa conversão é realizada nos termos do artigo 28.º, n.º 2.
5. Os gestores de infraestrutura asseguram que os acordos-quadro sejam coerentes com o seguinte:
 - a) Os documentos de planeamento relacionados com o planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 13.º, n.º 2;
 - b) As orientações estratégicas, incluindo eventuais elementos vinculativos que possam conter, caso os Estados-Membros as tenham fornecido em conformidade com o artigo 4.º.

Os gestores de infraestruturas adjacentes coordenam o seu planeamento estratégico da capacidade relativamente à capacidade disponível para acordos-quadro transfronteiriços.

6. Os acordos-quadro não podem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços. Para o efeito, os gestores de infraestrutura fixam as percentagens máximas de capacidade total que podem ser repartidas através de acordos-quadro e incluí-las nas especificações da rede.

7. Os termos dos acordos-quadro podem ser alterados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária, sem prejuízo do disposto nos artigos 41.º e 42.º. Quaisquer outras alterações dos direitos de capacidade repartidos através de acordos-quadro estão sujeitas a sanções nos termos do artigo 42.º.
8. Os acordos-quadro abrangem, em princípio, o período indicado na secção 5 do anexo I. O gestor de infraestrutura pode concordar com um período mais curto ou mais longo em casos específicos. Qualquer período superior ao período indicado na secção 5 do anexo I, é justificado pela necessidade de investimentos específicos por parte dos novos operadores ou pela natureza substancialmente inovadora do serviço, que permita uma melhoria significativa da qualidade desse serviço.
9. No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura ferroviária especializada na aceção do artigo 26.º e que requeira investimentos substanciais e de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração até 15 anos. Só é consentânea uma duração superior a 15 anos em casos excecionais, nomeadamente quando existam investimentos de larga escala e de longo prazo e quando esses investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.
10. Os gestores de infraestrutura incluem a capacidade repartida através de acordos-quadro no modelo de capacidade referido no artigo 19.º e no plano de oferta de capacidade referido no artigo 20.º.
11. No respeito do segredo comercial, as linhas gerais de cada acordo-quadro são comunicadas aos interessados.

12. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes, das empresas ferroviárias, dos gestores de infraestrutura e da ENRRB, a Comissão pode adotar atos de execução em que defina regras pormenorizadas relativas aos procedimentos e critérios para a celebração de acordos-quadro e à forma e ao conteúdo desses acordos para assegurar a aplicação uniformizada do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 34.º

Repartição de capacidade através do processo anual de repartição

1. O gestor de infraestrutura reparte a capacidade através da repartição simultânea de capacidade, a fim de satisfazer, na medida do possível, todos os pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária referidos no artigo 32.º, n.º 1, sujeito ao disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo. O gestor de infraestrutura tem em conta, na medida do possível, todas as restrições impostas aos candidatos, incluindo o efeito económico nas suas atividades.
2. Em conformidade com os artigos 20.º e 22.º, o gestor de infraestrutura pode aceitar ou recusar pedidos de direitos de capacidade que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade.

Se um pedido não for coerente com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura tem o direito, dentro de limites razoáveis, de propor uma capacidade de infraestrutura ferroviária diferente da solicitada ou de alterar o plano de oferta de capacidade, ou de recorrer a ambas as possibilidades. Nesses casos, o gestor de infraestrutura aplica os critérios e procedimentos a que se refere o artigo 22.º, n.º 1.

Ao aceitar pedidos que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura procura manter o equilíbrio geral entre os elementos do plano de oferta de capacidade enumerados no artigo 20.º, n.º 6, e, caso haja conflito entre pedidos, dar prioridade aos que sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade, em particular com a capacidade pré-estabelecida.

Ao recusar pedidos que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura informa sem demora o candidato em causa da sua intenção de indeferir o pedido. O candidato em causa tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

Pelo menos uma vez por ano, os gestores de infraestrutura informam a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível estabelecidos no plano de oferta de capacidade, independentemente de terem sido aceites ou recusados. Com base nessas informações, a entidade reguladora pode emitir um parecer no qual pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.

3. Em caso de conflito entre dois ou mais pedidos de capacidade, o gestor de infraestrutura tenta, em primeiro lugar, resolver o conflito através do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 38.º. Se o referido mecanismo de resolução consensual de litígios não resultar na resolução do conflito de capacidade, o gestor de infraestrutura aplica o mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 39.º.

4. Os direitos de capacidade concedidos através do processo anual de repartição podem incluir:

a) Especificações de capacidade;

b) Canais horários.

Os gestores de infraestrutura convertem os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com a secção 4 do anexo I.

5. O gestor de infraestrutura respeita o calendário do processo de repartição estabelecido na secção 4 do anexo I.

6. O gestor de infraestrutura analisa os pedidos apresentados após o prazo estabelecido na secção 4 do anexo I, e procede à repartição da capacidade com base no princípio do primeiro a chegar, primeiro a ser servido.

7. No caso dos pedidos apresentados após o prazo, que não possam ser satisfeitos com a capacidade reservada residual para o horário de serviço ou com a capacidade não planeada disponível, o gestor de infraestrutura procura oferecer alternativas através de um itinerário diferente.

8. O gestor de infraestrutura consulta as partes interessadas sobre o projeto de horário de serviço. Incluem-se nas partes interessadas todos aqueles que tiverem apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária, bem como outras partes que desejem formular comentários relativamente à forma como o horário de serviço possa afetar a sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante a vigência do horário de serviço.

9. O gestor de infraestrutura toma as medidas adequadas para ter em conta as preocupações manifestadas.

Artigo 35.º

Repartição de capacidade através do processo de planeamento contínuo

1. Os gestores de infraestrutura repartem a capacidade de infraestrutura ferroviária através do processo de planeamento contínuo, pelo menos no que toca aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, de acordo com os prazos estabelecidos na secção 6 do anexo I. Para esse efeito, os gestores de infraestrutura reservam capacidade no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º.

Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, a repartição pelos candidatos da capacidade reservada para o planeamento contínuo constante dos documentos de planeamento é efetuada pelo gestor de infraestrutura através do processo de planeamento contínuo. Tal não impede os gestores de infraestrutura de repartirem a capacidade solicitada através do processo de planeamento contínuo nos casos em que essa capacidade não esteja reservada nos documentos de planeamento. O processo de planeamento contínuo não pode inviabilizar a utilização da infraestrutura ferroviária em causa por outros candidatos ou por outros serviços.

2. Os direitos de capacidade concedidos através do processo de planeamento contínuo podem incluir:
 - a) Canais horários ou especificações de capacidade para todos os dias de circulação durante o período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia de circulação constante do pedido;

- b) Especificações de capacidade para todos os dias de circulação para além do período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia constante do pedido, por um período máximo especificado na secção 6 do anexo I.

Os gestores de infraestrutura convertem os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com a secção 6 do anexo I.

3. Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem, em conjunto, decidir alterar as especificações de capacidade concedidas através do processo de planeamento contínuo, a fim de permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária. Essas alterações não são consideradas alterações dos direitos de capacidade sujeitas a sanções para efeitos do artigo 42.º. Quaisquer outras alterações dos direitos de capacidade repartidos através do processo de planeamento contínuo estão sujeitas a sanções nos termos do artigo 42.º.
4. Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º, os gestores de infraestrutura repartem a capacidade reservada para o processo de planeamento contínuo com base no princípio do primeiro a chegar, primeiro a ser servido.
5. De acordo com as regras e procedimentos estabelecidos no artigo 22.º, os gestores de infraestrutura envidam todos os esforços para oferecer capacidade alternativa a pedidos de planeamento contínuo se os pedidos não forem coerentes com o plano de oferta de capacidade referido no artigo 20.º. Se não for possível oferecer uma alternativa, o gestor de infraestrutura pode recusar a repartição da capacidade por esses pedidos não coerentes. Os candidatos têm o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

6. Na sequência de uma queixa à entidade reguladora, o gestor de infraestrutura recusa os pedidos de planeamento contínuo, se estes corresponderem às características da capacidade normalmente repartida através de acordos-quadro nos termos do artigo 33.º. A entidade reguladora informa a ENRRB dessas recusas e assegura uma aplicação coerente do presente número.
7. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes, das empresas ferroviárias, dos gestores de infraestrutura e da ENRRB, a Comissão pode adotar atos de execução em que defina regras pormenorizadas relativas ao processo de planeamento contínuo para assegurar a aplicação uniformizada do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 36.º

Repartição de capacidade através do processo ad hoc

1. O gestor de infraestrutura responde sem demora injustificada e, em todo o caso, dentro dos prazos estabelecidos na secção 7 do anexo I, aos pedidos *ad hoc* de capacidade de infraestrutura ferroviária apresentados em qualquer momento durante o período de vigência do horário de serviço. As informações sobre a capacidade disponível remanescente são disponibilizadas em conformidade com o disposto no artigo 10.º a todos os candidatos que possam desejar utilizar essa capacidade.

Os direitos de capacidade concedidos através do processo *ad hoc* assumem a forma de canais horários.

2. A repartição de capacidade de infraestrutura ferroviária em resposta a pedidos *ad hoc* baseia-se no princípio do primeiro a chegar, primeiro a ser servido.

Artigo 37.º

Programação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária

1. Os gestores de infraestrutura respeitam o calendário e os requisitos estabelecidos nas secções 3 e 8 do anexo I, ao programarem trabalhos na infraestrutura ferroviária em conformidade com o presente artigo.
2. Ao programar trabalhos na infraestrutura ferroviária, os gestores de infraestrutura limitam, na medida do possível, o impacto na capacidade pré-estabelecida incluída no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade.
3. Se a programação de uma restrição de capacidade resultante de trabalhos na infraestrutura ferroviária exigir a alteração de um direito de capacidade repartida na aceção do artigo 41.º, o gestor de infraestrutura envida todos os esforços para oferecer aos candidatos afetados capacidade alternativa que permita à empresa ferroviária prestar os serviços em causa.

Para o efeito, o gestor de infraestrutura informa todos os candidatos afetados da intenção de alterar os direitos de capacidade em causa. Oferece aos candidatos afetados direitos de capacidade alternativos ou inicia uma coordenação com os candidatos afetados com vista a chegar a acordo sobre direitos de capacidade alternativos.

4. Os gestores de infraestrutura incluem no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade as restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária, logo que estas restrições sejam planificadas, independentemente do momento em que isso aconteça.

5. O gestor de infraestrutura pode derrogar os prazos estabelecidos na secção 3, quadro 1, do anexo I e o requisito de incluir restrições de capacidade com impacto elevado ou muito elevado no modelo de capacidade a que se refere o artigo 19.º nos seguintes casos:
- a) Existem provas de que, devido a acontecimentos imprevistos, a restrição da capacidade é necessária para restabelecer a segurança das operações ferroviárias;
 - b) O calendário dessas restrições escapa ao controlo do gestor de infraestrutura, dos seus contratantes ou de outros operadores que atuem em seu nome; ou
 - c) Todas as partes interessadas operacionais envolvidas estão de acordo.

Nesses casos, o gestor da infraestrutura consulta imediatamente os candidatos e os operadores das instalações de serviço em causa e informa-os a intervalos regulares sobre os progressos realizados no sentido do restabelecimento da normalidade das operações.

As restrições de capacidade que impliquem alterações aos direitos de capacidade após a repartição cumprem os requisitos estabelecidos no artigo 41.º e na secção 8 do anexo I.

Artigo 38.º

Mecanismo de resolução consensual de conflitos e coordenação de pedidos

1. Se, no contexto da repartição simultânea de capacidade, existirem conflitos entre pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura procura assegurar, por meio da coordenação desses pedidos, a melhor conciliação possível entre todas as necessidades.

2. Em situações que exijam coordenação, o gestor de infraestrutura tenta conciliar todos os pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária por meio da coordenação e tem o direito, dentro de limites razoáveis, de propor capacidades de infraestrutura ferroviária diferentes da solicitada. O gestor de infraestrutura estabelece os limites aplicáveis nas suas especificações da rede. A ENIM estabelece orientações sobre esses limites e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade.
3. O gestor de infraestrutura esforça-se por resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa. Essas consultas baseiam-se na divulgação, num prazo razoável, gratuitamente e em formato eletrónico, das seguintes informações:
 - a) Os direitos de capacidade solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
 - b) Os direitos de capacidade repartidos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
 - c) Os direitos de capacidade alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;
 - d) A descrição pormenorizada dos critérios aplicados no processo de repartição de capacidade.

Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º 2, e sujeito ao acordo de todos os candidatos, o gestor de infraestrutura pode estabelecer contactos entre todos os candidatos potencialmente envolvidos na resolução de um conflito, a fim de facilitar a coordenação dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária.

4. O gestor de infraestrutura estabelece nas suas especificações da rede os princípios que regem a coordenação dos pedidos de capacidade para serviços ferroviários.
5. Se houver pedidos de capacidade que não possam ser satisfeitos sem coordenação, o gestor de infraestrutura esforça-se por atender à totalidade dos pedidos por meio de coordenação.
6. Em caso de pedidos de capacidade multirrede, o mecanismo de resolução consensual de conflitos previsto nos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo é aplicado em conformidade com o artigo 55.º e envolve o coordenador da rede.
7. A ENIM elabora orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para pedidos de capacidade multirrede e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Artigo 39.º

Mecanismo formal de resolução de conflitos

1. Se o mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 38.º não resolver o conflito, os gestores de infraestrutura repartem a capacidade de infraestrutura ferroviária aplicando uma metodologia equitativa, transparente e não discriminatória.

O gestor de infraestrutura especifica a metodologia, incluindo todos os valores dos parâmetros aplicáveis, nas especificações da rede, tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Os valores dos parâmetros definidos pelo gestor de infraestrutura são objeto de coordenação em conformidade com o artigo 7.º-E, alínea c), da Diretiva 2012/34/UE.

2. A metodologia a que se refere o n.º 1 inclui as seguintes etapas:
 - a) Conceber cenários alternativos para dividir a capacidade disponível por diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros itinerários ou horários alternativos;
 - b) Avaliar e classificar os cenários a que se refere a alínea a) do presente número, tendo em conta os critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais estabelecidos no n.º 3;
 - c) Selecionar o cenário com a classificação mais elevada com base na avaliação referida na alínea b) do presente parágrafo e alterar o modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade em conformidade.

3. A avaliação a que se refere o n.º 2, alínea b), baseia-se, entre outros, nos seguintes critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais a seguir indicados, sujeito à disponibilidade de dados e tendo em conta considerações técnicas e operacionais, bem como a utilização da infraestrutura ferroviária:
 - a) Custos de exploração para os operadores de serviços de transporte ferroviário e respetivo impacto nos preços para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;
 - b) Custos relacionados com o tempo para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;

- c) Conectividade e acessibilidade para pessoas e regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário, incluindo a qualidade das ligações, nomeadamente em termos de tempos de transbordo e de frequência dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias;
- d) Impactos nos custos externos dos transportes, como acidentes, emissões de poluentes atmosféricos, gases com efeito de estufa e ruído produzidos pelos serviços de transporte ferroviário e pelas suas alternativas prováveis;
- e) Volume de pessoas e mercadorias transportadas.

4. A ENIM estabelece uma metodologia equitativa, transparente e não discriminatória e estabelece a lista de parâmetros relacionados com os serviços de transporte ferroviário e os critérios socioeconómicos necessários para a avaliação a que se refere o n.º 3. Quando pertinente, a ENIM estabelece valores-padrão ou intervalos de valores-padrão para os parâmetros. A ENIM assegura que os valores dos parâmetros são suficientemente testados e calibrados num contexto operacional.

A ENIM inclui a metodologia, a lista de parâmetros e os valores-padrão dos parâmetros no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Se for caso disso, o gestor de infraestrutura ajusta os valores-padrão dos parâmetros de modo a ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e dados empíricos e, quando aplicável, de acordo com os requisitos dos Estados-Membros, conforme previsto no artigo 4.º, n.º 2, alínea d).

5. No contexto do mecanismo formal de resolução de conflitos, os pedidos de direitos de capacidade multirrede são tidos em conta na sua totalidade. Se, em conformidade com o n.º 4, forem aplicáveis diferentes parâmetros nacionais, esses parâmetros são utilizados para as respetivas secções.
6. Em caso de pedidos de capacidade concorrentes que envolvam serviços ferroviários com características e perfil socioeconómico semelhantes, o gestor de infraestrutura reparte a capacidade de infraestrutura ferroviária com base num leilão ou de uma forma que permita aceder ao maior número possível de candidatos. Este último método é aplicado sujeito à aprovação da entidade reguladora.

Artigo 40.º

Calendário dos processos de repartição de capacidade

1. Para efeitos da aplicação dos artigos 33.º a 36.º, o gestor de infraestrutura e os candidatos respeitam o calendário dos processos de repartição de capacidade estabelecidos nas secções 4 a 7 do anexo I.

2. Os gestores de infraestrutura podem determinar períodos e prazos para o calendário de repartição de direitos de capacidade para serviços ferroviários internacionais que sejam diferentes daqueles referidos no presente regulamento e no ponto 2, alínea b), do anexo VI da Diretiva 2012/34/UE, se:
- a) O estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores de infraestrutura de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade em geral; ou
 - b) O estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores de infraestrutura de outros países terceiros tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade, contanto que não tenha impacto nos processos de repartição de capacidade de outros gestores de infraestrutura da União.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 75.º, para alterar os prazos e as durações estabelecidos nas secções 4 a 7 do anexo I, e ajustar, dentro dos limites do quadro estabelecido nos artigos 33.º a 36.º, os marcos e os períodos aí estabelecidos, caso esses elementos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, à luz da experiência dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, com o objetivo de racionalizar os processos de repartição da capacidade, de assegurar um processo de repartição eficiente e de ter em conta os interesses de planeamento, operacionais, técnicos e comerciais das partes interessadas em matéria de programação e repartição de capacidade.

SECÇÃO 4

ADAPTAÇÃO E REPROGRAMAÇÃO

Artigo 41.º

Alterações dos direitos de capacidade após a repartição

1. Os gestores de infraestrutura só podem alterar os direitos de capacidade repartidos a um candidato por sua própria iniciativa em conformidade com o presente regulamento. Os candidatos podem solicitar em qualquer momento alterações à capacidade repartida.

Em caso de alterações dos direitos de capacidade repartida, aplica-se o artigo 42.º e os gestores de infraestrutura atualizam, sem demora, o horário de serviço a que se refere o artigo 32.º.

2. Após a repartição dos direitos de capacidade, os gestores de infraestrutura limitam o mais possível as alterações aos direitos de capacidade, em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo 2.º, n.º 4. Do mesmo modo, os candidatos limitam o mais possível os seus pedidos de alteração desses direitos de capacidade.
3. As alterações dos direitos de capacidade incluem os casos em que o gestor de infraestrutura não pode permitir a circulação do comboio em conformidade com o direito de capacidade repartida e dispõe de tempo suficiente para oferecer ao candidato um direito de capacidade alternativo, após ter informado o candidato da necessidade de alteração.
4. Uma anulação dos direitos de capacidade é também considerada um tipo específico de alteração.

5. Em caso de alterações dos direitos de capacidade, os gestores de infraestrutura podem aplicar prazos mais curtos para a repartição desses direitos em comparação com os prazos indicados na secção 8 do anexo I. Os gestores de infraestrutura prestam informações sobre o tempo necessário para construir um canal horário nas especificações da rede.
6. As regras e procedimentos a aplicar em caso de alteração de um direito de capacidade têm em conta o impacto da alteração do direito de capacidade em termos operacionais e comerciais. Para o efeito, o gestor de infraestrutura classifica as alterações em função do seu impacto e identifica as categorias das alterações que tenham um impacto significativo, tendo em conta os procedimentos adotados pela ENIM com base no n.º 10.
7. Em caso de alteração de um direito de capacidade multirrede, os gestores de infraestrutura em causa envidam todos os esforços razoáveis para assegurar a coerência entre os direitos de capacidade durante toda a circulação do comboio.

Uma supressão por motivo de força maior numa rede é considerada uma anulação por motivo de força maior do direito de capacidade ao longo de todo o itinerário por ela abrangido.

O gestor de infraestrutura que altere um direito de capacidade multirrede coordena e é responsável pelo processo de repartição de um direito de capacidade multirrede alternativo com os outros gestores de infraestrutura em causa e informa o candidato e todas as partes interessadas do resultado da coordenação. Esse resultado deve ser a repartição de um direito de capacidade multirrede alternativo ou a informação de que não está disponível qualquer direito de capacidade alternativo.

8. Para efeitos do presente regulamento, a não utilização de um direito de capacidade repartida pelas empresas ferroviárias é considerada equivalente a uma anulação no dia da circulação do comboio em causa.

9. Caso um gestor de infraestrutura altere um direito de capacidade repartida, informa sem demora o candidato e a empresa ferroviária em causa.

O gestor de infraestrutura oferece ao candidato direitos de capacidade alternativos nos prazos estabelecidos na secção 8 do anexo I. Se tal não for possível, o gestor de infraestrutura presta ao candidato as informações pertinentes que lhe permitam apresentar um novo pedido de capacidade de infraestrutura ferroviária. Se aplicável, essas informações fazem referência ao plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º e aos planos de contingência a que se refere o artigo 21.º.

10. A ENIM elabora e adota procedimentos uniformes para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a repartição e inclui-os no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Esses procedimentos estabelecem critérios para diferenciar entre alterações, dependendo do impacto em termos comerciais e operacionais, incluindo critérios para classificar alterações como tendo um impacto significativo.

Para classificar uma alteração como tendo um impacto significativo, a ENIM tem em conta, entre outros fatores, a capacidade da empresa ferroviária para prestar o serviço de acordo com as suas obrigações contratuais, atrasos na partida ou alterações do itinerário que resultem num aumento da distância, do tempo de viagem, das taxas de acesso à via ou de outros custos conexos, bem como limiares para essas alterações.

11. Até ... [18 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota atos delegados em conformidade com o artigo 75.º para alterar a secção 8 do anexo I, com vista a assegurar processos eficientes de adaptação e reprogramação, tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa. Ao fazê-lo, a Comissão deve ponderar a introdução de janelas de reprogramação para trabalhos de menor dimensão, que não sejam classificados como tendo impacto muito elevado, elevado ou médio, considerando igualmente a experiência dos gestores de infraestrutura e dos candidatos.

Artigo 42.º

Sanção por alterações dos direitos de capacidade

1. Caso não cumpra os seus compromissos no que diz respeito a um direito de capacidade repartida e daí resulte uma alteração classificada como significativa nos termos do artigo 41.º, n.º 6, o gestor de infraestrutura ou um candidato paga uma sanção pecuniária à outra parte. A sanção é eficaz, proporcionada, dissuasiva e não discriminatória.

2. A sanção a que se refere o n.º 1 não é devida nas seguintes circunstâncias:
 - a) Força maior;
 - b) Caso um gestor de infraestrutura retire direitos de capacidade em conformidade com as medidas tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 12.º;
 - c) Se um direito de capacidade for anulado em conformidade com o artigo 29.º, n.º 3;
 - d) Aquando da alteração de acordos-quadro nos termos do artigo 33.º, n.º 7;
 - e) O uso de derrogações nos termos do artigo 37.º, n.º 5.
3. O nível da sanção é fixado entre um nível mínimo e um nível máximo, conforme determinado no anexo IV. Os gestores de infraestrutura estabelecem, nas especificações da rede, os níveis da sanção a pagar pelos gestores de infraestrutura e pelos candidatos, sujeitos à aprovação pela entidade reguladora.
4. A sanção devida por um gestor de infraestrutura não é diferenciada em função do segmento de mercado do serviço ferroviário. A sanção devida por um candidato é diferenciada em função do segmento de mercado do serviço ferroviário.

5. A sanção pode ser modulada por um fator que varia entre 0,1 e 2, em função do impacto da alteração e de acordo com os seguintes critérios:
- a) O momento da notificação da alteração;
 - b) A qualidade dessa capacidade alternativa, sempre que a alteração seja causada pelo gestor de infraestruturas e exista capacidade alternativa; ou
 - c) A possibilidade dessa capacidade pode voltar a ser repartida e utilizada por outro candidato, caso a alteração se deva ao candidato.

A modulação máxima só pode ser aplicada em situações em que o direito de capacidade é anulado.

6. Com base nos critérios estabelecidos no n.º 5, a ENIM elabora orientações para a aplicação da modulação e inclui-las no quadro europeu para a gestão da capacidade.

O gestor de infraestrutura determina os níveis de modulação com base nessas orientações.

7. O gestor de infraestrutura estabelece, nas especificações da rede, os níveis de modulação a serem aplicados às sanções devidas pelo gestor de infraestrutura e pelo candidato, sujeitos à aprovação pela entidade reguladora.

8. No caso de um direito de capacidade multirrede, a sanção total é calculada adicionando o montante das sanções, incluindo a modulação, em cada uma das redes, tendo em conta que:
- a) A obrigação de pagar a sanção ao candidato aplica-se ao gestor de infraestrutura responsável pela alteração do direito de capacidade, tendo em conta o direito de capacidade na sua totalidade; a sanção devida pelo gestor de infraestrutura é igual a três vezes o nível da sanção devida na sua própria rede, mas não superior à soma das sanções para a totalidade do direito de capacidade;
 - b) A obrigação de pagar a sanção aos gestores de infraestrutura aplica-se ao candidato que solicitou a alteração, tendo em conta o direito de capacidade na sua totalidade; a sanção é paga aos gestores de infraestrutura em causa, de acordo com a sua parte correspondente no direito de capacidade multirrede.
9. Um gestor de infraestrutura ou um candidato devem ter o direito de apresentar uma queixa à entidade reguladora responsável no que diz respeito à alteração de um direito de capacidade ou em relação ao pagamento de uma sanção. A entidade reguladora toma uma decisão sem demora, o mais tardar no prazo de um mês a contar da recolha de todas as informações necessárias para avaliar a causa da alteração.

10. No caso de um direito de capacidade de rede única, a decisão cabe à entidade reguladora dos Estados-Membros do direito de capacidade.

No caso de direitos de capacidade multirrede, a decisão cabe à entidade reguladora responsável pelo gestor de infraestrutura que atua como ponto de contacto único nos termos do artigo 30.º.

As entidades reguladoras informam e podem consultar a ENRRB sobre essas decisões. Quando consultada, a ENRRB aconselha as entidades reguladoras com o objetivo de assegurar que essas decisões sejam consistentes e se baseiem em princípios geralmente reconhecidos.

11. A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 75.º para alterar o anexo IV com vista a adaptar os níveis mínimo e máximo da sanção à taxa de inflação. A revisão do nível das sanções é efetuada de dois em dois anos, com base na taxa de inflação medida por meio do Índice Europeu de Preços no Consumidor publicado pelo Eurostat. A primeira revisão do nível das sanções será efetuada em 2033.

Artigo 43.º

Reprogramação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises

1. Em caso de perturbação da rede a que se refere o artigo 48.º ou de uma situação de crise a que se refere o artigo 49.º, o gestor ou gestores de infraestrutura em causa envidam todos os esforços possíveis para reprogramar o tráfego afetado pela perturbação. Para o efeito, os gestores de infraestrutura repartem a capacidade da infraestrutura ferroviária, tendo em conta as orientações a que se refere o n.º 2, com base nos planos de contingência elaborados nos termos do artigo 21.º e em estreita coordenação com as partes interessadas operacionais e, se for caso disso, com outras partes interessadas.
2. A ENIM elabora e adota as orientações para a gestão e repartição da capacidade de infraestrutura ferroviária no caso de uma perturbação da rede a que se refere o artigo 48.º e inclui-as no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises. Em especial, a ENIM elabora orientações sobre a aplicação da gestão de perturbações e do princípio do primeiro a chegar, primeiro a ser servido.

Sempre que se aplique a gestão de perturbações, a ENIM elabora orientações sobre os procedimentos a aplicar, incluindo, se for caso disso, a aplicação do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 38.º e do mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 39.º. A ENIM inclui essas orientações no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

3. Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem celebrar, a título voluntário, acordos que prevejam a substituição de determinados direitos de capacidade no caso de uma perturbação da rede a que se refere o artigo 48.º. Tais acordos constam dos planos de contingência a que se refere o artigo 21.º.
4. Sempre uma perturbação da rede, tal como referida no artigo 48.º, afete o tráfego em mais do que uma rede, os gestores de infraestrutura em causa coordenam a repartição de capacidade alternativa em conformidade com o artigo 55.º e têm em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

Capítulo III

Gestão do tráfego, de perturbações e de crises

Artigo 44.º

Gestão do tráfego, de perturbações e de crises

1. Os gestores de infraestrutura asseguram a gestão do tráfego em conformidade com o presente regulamento, com a Diretiva (UE) 2016/797, bem como com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva.

Para o efeito, os gestores de infraestrutura procedem:

- a) À gestão do tráfego em condições normais de exploração, incluindo a gestão de incidentes que resultem em desvios limitados em relação ao horário de serviço;

- b) À gestão de perturbações para fazer face a perturbações significativas na exploração da rede que exijam uma ação concertada em conformidade com o artigo 48.º;
- c) À gestão do tráfego em situações de crise a que se refere o artigo 49.º.

2. Na gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura aderem aos princípios estabelecidos no artigo 2.º.

Em especial, minimizam as perturbações e o seu impacto no tráfego ferroviário e:

- a) Asseguram uma reação rápida e coordenada às perturbações, em especial em caso de perturbações da rede e de situações de crise;
- b) Estabilizam e otimizam o tráfego ferroviário enquanto durarem as perturbações da rede e situações de crise;
- c) Prestam informações pertinentes, exatas e atualizadas às partes interessadas operacionais e a outras partes interessadas, em especial às autoridades responsáveis pela gestão de situações de crise fora do setor ferroviário; estas informações são prestadas através dos meios adequados, incluindo os referidos no artigo 66.º.

Artigo 45.º

Regras e procedimentos para a gestão do tráfego e a gestão de perturbações

1. Os gestores de infraestrutura estabelecem regras e procedimentos para gerir os desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço. Essas regras e procedimentos são publicados nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e abrangem a gestão do tráfego nas situações previstas no artigo 44.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do presente regulamento.
2. As regras e procedimentos a que se refere o n.º 1 visam minimizar o impacto global dos desvios em relação ao horário em todos os tipos de tráfego ferroviário, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. As regras e procedimentos podem envolver regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego e os procedimentos, critérios e objetivos específicos a aplicar dentro numa abordagem de otimização de uma função específica, como a minimização dos minutos de atraso ou do tempo necessário para restabelecer a normalidade das operações, e não regras explícitas de prioridade.
3. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para tal, o gestor de infraestrutura aplica o plano de contingência desenvolvido em conformidade com o artigo 21.º. Se uma perturbação tiver um impacto potencial no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura em causa cooperam entre si para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço, em conformidade com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

4. Ao estabelecer as regras e procedimentos a que se refere o n.º 1, os gestores de infraestrutura têm em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º. Nas especificações da rede explicam o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de gestão de perturbações e de gestão de crises.
5. Em caso de força maior e de absoluta necessidade motivada por um incidente que torne a infraestrutura ferroviária temporariamente inutilizável, os direitos de capacidade repartida podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema, envidando ao mesmo tempos todos os esforços para fornecer alternativas possíveis.

Caso o considere necessário, o gestor de infraestrutura pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.
6. No caso de uma supressão da capacidade, os gestores de infraestrutura informam as empresas ferroviárias sobre a sua gestão do tempo, sobre os progressos das reparações e sobre possíveis alternativas à sua capacidade repartida.
7. Os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias tomem parte no controlo da aplicação e na fiscalização do seu próprio cumprimento das normas e regras de segurança.

Artigo 46.º

*Quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço,
de perturbações e de crises*

1. Até ... [22 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM desenvolve e adota um quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, em conformidade com os princípios a que se refere o artigo 44.º, que estabelece ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para a coordenação entre gestores de infraestrutura, empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais, tendo em conta o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, criada nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (UE) 2021/2085. Os gestores de infraestrutura têm em conta essas ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises.

2. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e o artigo 6.º, n.º 2, do presente regulamento, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises. Nas especificações da rede, explicam o motivo de qualquer desvio em relação às orientações para a coordenação estabelecidas neste quadro.

3. A ENIM publica um projeto de quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, para consulta da ERP e das partes interessadas operacionais. A ERP e as partes interessadas operacionais podem apresentar as suas respostas à consulta no prazo de três meses a contar da publicação desse projeto.
4. A ENIM apresenta à ENRRB, até ... [16 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], o projeto final de quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises. No prazo de três meses a contar da receção do projeto da ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises. A ENIM têm o mais possível em conta esta recomendação quando adotar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises.
5. O quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises inclui, pelo menos, os elementos enumerados no anexo VI e é atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência das partes interessadas operacionais, bem como as atividades da ENIM. Ao atualizar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, a ENIM consulta a ERP e as partes interessadas operacionais, e apresenta à ENRRB um projeto de recomendação, em conformidade com os n.ºs 3 e 4.

6. No exercício das suas competências em relação às especificações da rede em conformidade com o artigo 56.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2012/34/UE, a entidade reguladora tem em conta a recomendação sobre o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, adotada pela ENRRB, em conformidade com o n.º 2 do presente artigo e sem prejuízo do princípio da independência das entidades reguladoras.
7. A Comissão fica habilitada, nos termos do artigo 74.º, a adotar atos de execução que estabeleçam o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, tal como definido no n.º 5 do presente artigo.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 47.º

Coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises

Os gestores de infraestrutura coordenam a gestão do tráfego em conformidade com o artigo 55.º e com base no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

A coordenação assegura especificamente:

- a) O funcionamento dos serviços ferroviários internacionais com um mínimo de perturbações tanto em condições de exploração normais como em condições de perturbação;
- b) A devida consideração dos desafios específicos relacionados com os troços transfronteiriços resultantes, nomeadamente, de uma interoperabilidade limitada em termos de infraestruturas, equipamento técnico e operações, bem como dos requisitos linguísticos e de formação relacionados com o pessoal e das formalidades administrativas ou transfronteiriças;
- c) Um intercâmbio eficiente de informações atualizadas e pertinentes entre gestores de infraestrutura, candidatos, empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais, bem como quaisquer estruturas relevantes de governação da gestão de crises a nível da União, se for caso disso, nomeadamente em conformidade com o artigo 66.º.

Artigo 48.º

Perturbação da rede

1. Se um incidente resultar ou for suscetível de resultar em restrições à exploração da rede, que exijam uma ação concertada das partes interessadas operacionais para assegurar a melhor gestão possível do tráfego durante as restrições, os gestores de infraestrutura afetados avaliam a duração e o impacto prováveis do incidente com base em todas as informações disponíveis e na experiência anterior, tendo em conta o método a que se refere o n.º 7.

Se a duração provável estimada e o impacto do incidente satisfizerem os critérios para a declaração de perturbações da rede estabelecidos no anexo VII, os gestores de infraestrutura em causa declaram uma perturbação da rede e aplicam as medidas previstas no artigo 45.º.

2. Se a perturbação de rede tiver ou for suscetível de ter impacto em mais do que uma rede, o gestor de infraestrutura ferroviária em que ocorreu a perturbação de rede declara uma perturbação multirrede e coordena as ações em conformidade com o artigo 47.º, tendo em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.
3. Se a perturbação da rede tiver impacto transfronteiriço e resultar na interrupção parcial ou total dos serviços durante mais de 15 dias, o gestor de infraestrutura apresenta um relatório de incidente ao coordenador da rede o mais rapidamente possível após a declaração de perturbação efetuada nos termos do n.º 1 ou 2, e fornece uma atualização de 30 em 30 dias durante toda a duração da perturbação.

O relatório de incidente inclui informações sobre todas as medidas operacionais tomadas para assegurar itinerários alternativos e o restabelecimento dos serviços regulares.

O coordenador da rede apresenta o relatório de incidente à ENIM e aos coordenadores europeus competentes e, mediante pedido, aos candidatos em causa.

4. O gestor de infraestrutura informa as partes interessadas logo que possível da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura ferroviária.

Os Estados-Membros podem exigir que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações à autoridade competente a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2557.

Se a entidade reguladora o considerar necessário, pode solicitar que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações.

5. O coordenador da rede recolhe informações sobre as perturbações da rede, analisa a resposta, chega a conclusões sobre a eficácia da gestão de tais incidentes, consulta as partes interessadas operacionais, tendo em conta as orientações elaboradas pela ENIM, em conformidade com o artigo 57.º, n.º 2, e apresenta um relatório à ENIM e ao Painel Consultivo de Desempenho.
6. A ENIM tem em conta as conclusões do coordenador da rede sobre perturbações na rede ao atualizar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º.

7. A ENIM define um método para estimar a duração e o impacto prováveis das perturbações da rede no tráfego, define o conteúdo mínimo do relatório de incidente e fornece um modelo para o relatório de incidente. A ENIM inclui esse método, o conteúdo mínimo e o modelo no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º. Os gestores de infraestrutura têm em conta esse método, o conteúdo mínimo e o modelo.

Artigo 49.º

Situações de crise

1. Em situações de crise ou em casos de risco iminente de ocorrência de uma situação de crise relacionada com a segurança pública, epidemias de saúde, catástrofes naturais ou o ambiente, que tenham ou se preveja que venham a ter um efeito crítico na oferta ou na procura de serviços de transporte ferroviário, os Estados-Membros são autorizados a aplicar medidas de emergência que, em derrogação das regras do presente regulamento e das regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária estabelecidas no capítulo IV, secção 3, da Diretiva 2012/34/UE, incluam:
- a) A anulação dos direitos de capacidade sem sanções em conformidade com o artigo 42.º;
 - b) Princípios, regras e procedimentos alternativos para a gestão da capacidade;
 - c) Procedimentos alternativos para a gestão do tráfego;

- d) A utilização de itinerários alternativos;
- e) A alteração dos planos de oferta de capacidade.

O Estado-Membro em causa assegura que as medidas de emergência respeitem, na medida do possível, os princípios relativos à gestão da capacidade e do tráfego estabelecidos no presente regulamento e que utilizem os planos de contingência existentes elaborados em conformidade com o artigo 21.º. O Estado-Membro coordena essas medidas de emergência com outros Estados-Membros em conformidade com o artigo 56.º.

O conteúdo e a duração das medidas de emergência limitam-se ao que é estritamente necessário e proporcional para fazer face à situação de crise em questão.

2. O Estado-Membro em causa informa sem demora a Comissão e a ENIM da sua decisão de aplicar as medidas de emergência, bem como de as revogar, e apresenta uma justificação e uma descrição dessas medidas, bem como a duração prevista da sua aplicação. Caso se aplique o Regulamento (UE) 2024/2747 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹, o Estado-Membro em causa notifica igualmente os serviços centrais de ligação, designados por esse Estado-Membro nos termos do artigo 8.º do referido regulamento, das medidas adotadas nos termos do presente artigo.

¹⁹ Regulamento (UE) 2024/2747 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2024, que estabelece um regime relativo a emergências no mercado interno e à resiliência do mercado interno e que altera o Regulamento (CE) n.º 2679/98 do Conselho (JO L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Os pontos focais nomeados em conformidade com o artigo 64.º do presente regulamento prestam informações à Comissão, à ENIM, aos outros gestores de infraestrutura, à autoridade competente a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2557, e a outras partes interessadas sobre as medidas de emergência, e contribuem para coordenar essas medidas.
4. Sempre que as medidas de emergência tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura estabelecem coordenação entre si nos termos do artigo 55.º, tendo simultaneamente em conta as orientações elaboradas pela ENIM em conformidade com o artigo 57.º, n.º 2. A Comissão e os Estados-Membros afetados são chamados a participar na coordenação através de estruturas de coordenação específicas, em conformidade com o artigo 55.º, n.º 2, alínea a).
5. A pedido da Comissão, no caso em que as medidas de emergência tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, as entidades reguladoras e a ENRRB apresentam à Comissão o seu parecer sobre as medidas de emergência no prazo por esta fixado. A Comissão pode adotar decisões que exijam que um Estado-Membro revogue as medidas de emergência, se estas forem consideradas desnecessárias.
6. Os Estados-Membros prestam informações atualizadas sempre que necessário ou a pedido da Comissão. Prestam todas as informações exigidas pela Comissão sobre as medidas de emergência nos prazos que esta fixar.

7. As autoridades públicas responsáveis pela gestão de situações de crise, incluindo as forças militares, as agências de proteção civil e outros organismos, podem organizar exercícios que simulem situações de crise abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente artigo. Nesses casos, o gestor de infraestrutura reparte a capacidade conforme necessário, incluindo a anulação dos direitos de capacidade repartida, se necessário. As autoridades públicas em causa são sujeitas a uma sanção por alterações dos direitos de capacidade, em conformidade com os princípios referidos no artigo 42.º.

Artigo 50.º

Intercâmbio de informações sobre a gestão do tráfego

1. Todas as partes interessadas operacionais diretamente envolvidas na exploração de um serviço de transporte ferroviário têm o direito de aceder às informações previstas no anexo IX relativas a esse serviço de transporte ferroviário.

As partes em causa só podem utilizar estas informações para efeitos do presente regulamento, da Diretiva (UE) 2016/797 e dos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, salvo disposição em contrário em acordos contratuais.

2. O gestor de infraestrutura disponibiliza as informações em conformidade com o disposto no artigo 66.º.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º do presente regulamento para alterar o anexo IX do presente regulamento, a fim de assegurar que este reflita eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade estabelecidas nos atos de execução pertinentes adotados em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa.

Capítulo IV

Análise do desempenho

Artigo 51.º

Princípios gerais para a análise do desempenho

1. Em conformidade com o artigo 7.º-F, n.º 1, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM acompanha e procede a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária prestados pelos gestores de infraestrutura, tendo em conta os princípios gerais estabelecidos no artigo 2.º do presente regulamento. Se for caso disso, a ENIM coopera com os coordenadores europeus, com o Painel Consultivo de Desempenho e com a ENRRB para esse efeito.

2. Os gestores de infraestrutura estabelecem no programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE as suas próprias metas de desempenho, em conformidade com os critérios e procedimentos a que se refere o artigo 52.º, n.º 5, alínea c), do presente regulamento, tendo em conta quaisquer metas estabelecidas nos contratos a que se refere o artigo 30.º, n.º 2, dessa diretiva. Essas metas devem incluir as metas previstas no artigo 19.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento (UE) 2024/1679.
3. Os gestores de infraestrutura adotam e aplicam procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução das metas de desempenho, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e elaborar e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho. Esses procedimentos têm em conta o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º do presente regulamento.
4. Sempre que estejam relacionados com as suas próprias metas de desempenho, os gestores de infraestrutura acompanham também o desempenho dos serviços de transporte ferroviário.

Artigo 52.º

Quadro europeu para a análise do desempenho

1. Até ... [26 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM desenvolve e adota um «quadro europeu para a análise do desempenho» que estabeleça ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns, tendo em conta os princípios estabelecidos no artigo 2.º, n.º 4, e no artigo 44.º, n.º 2, do presente regulamento e as prioridades operacionais estabelecidas no artigo 19.º do Regulamento (UE) 2024/1679, bem como os atos de execução adotados nos termos do artigo 15.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34/UE. Ao realizarem a análise do desempenho, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta essas ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns.
2. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e o artigo 6.º, n.º 2, do presente regulamento, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta o quadro europeu para a análise do desempenho. Explicam nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação às ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns estabelecidos nesse quadro.
3. A ENIM publica um projeto de quadro europeu para a análise do desempenho para consulta da ERP e das partes interessadas operacionais. A ERP e as partes interessadas operacionais podem apresentar as suas respostas à consulta no prazo de três meses a contar da publicação do projeto de quadro europeu para a análise do desempenho.

4. Até ... [20 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM apresenta à ENRRB um projeto final de quadro europeu para a análise do desempenho. No prazo de três meses a contar da receção do projeto final, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a análise do desempenho. A ENIM tem o mais possível em conta a referida recomendação ao adotar o quadro europeu para a análise do desempenho.
5. O quadro europeu para a análise do desempenho abrange pelo menos os domínios de desempenho estabelecidos no anexo VIII. Nomeadamente, inclui:
 - a) Uma lista das questões de desempenho prioritárias a abordar nas áreas de desempenho definidas nesse anexo;
 - b) Indicadores de desempenho que permitam acompanhar os progressos em termos de desempenho, incluindo a metodologia e os requisitos em matéria de dados para calcular esses indicadores;
 - c) Critérios e procedimentos para estabelecer metas de desempenho ao nível dos gestores de infraestrutura;
 - d) Procedimentos para acompanhar e rever os elementos referidos nas alíneas a), b) e c), bem como a aplicação de medidas corretivas e a consecução das metas de desempenho.

6. O quadro europeu para a análise do desempenho é atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência das partes interessadas operacionais, bem como as atividades da ENIM. Ao atualizar o quadro europeu para a análise do desempenho, a ENIM consulta a ERP e as partes interessadas operacionais, e apresenta à ENRRB um projeto de recomendação, em conformidade com os n.ºs 3 e 4.
7. No exercício das suas competências em relação às especificações da rede em conformidade com o artigo 56.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2012/34/UE, a entidade reguladora tem em conta a recomendação sobre o quadro europeu para a análise do desempenho, adotada pela ENRRB, em conformidade com o n.º 4 e sem prejuízo do princípio da independência das entidades reguladoras.
8. A Comissão fica habilitada, nos termos do artigo 74.º, a adotar atos de execução que estabeleçam o quadro europeu para a análise do desempenho. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.

Artigo 53.º

Relatório europeu de análise do desempenho

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE e dos atos de execução adotados com base nesse artigo, a ENIM elabora e publica, até ... [38 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], um relatório europeu de análise do desempenho com base no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º do presente regulamento. A ENIM elabora e publica anualmente uma atualização do relatório.
2. O Painel Consultivo de Desempenho elabora uma secção autónoma do relatório europeu de análise do desempenho que apresente a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, recomendações sobre problemas de desempenho a resolver com carácter de prioridade e recomendações sobre medidas destinadas a melhorar o desempenho. A ENIM inclui essa secção no relatório a que se refere o n.º 1.
3. O relatório europeu de análise do desempenho abrange, pelo menos, as linhas incluídas nos corredores europeus de transporte e inclui as informações a que se refere o artigo 54.º, n.º 3, alínea g), do Regulamento (UE) 2024/1679. As informações apresentadas são suficientemente pormenorizadas em termos de âmbito geográfico e abrangem um período de tempo suficientemente longo para permitir interpretações relevantes.
4. O relatório europeu de análise do desempenho inclui uma secção específica sobre o desempenho da coordenação entre gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 55.º, e sobre o mecanismo de consulta a que se refere o artigo 57.º.

Artigo 54.º

Painel Consultivo de Desempenho

1. Em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 76.º, n.º 2, a Comissão pode criar ou designar um órgão imparcial e competente para servir de Painel Consultivo de Desempenho. O Painel Consultivo de Desempenho é constituído como um painel de peritos independente e imparcial. Os seus membros são nomeados com base no mérito e de modo a assegurar uma combinação de competências e experiência pertinentes para a gestão da capacidade ferroviária, do tráfego, de perturbações e de crises. O Painel Consultivo de Desempenho é composto por um máximo de nove membros. Os membros são nomeados pela Comissão. O Painel reúne-se pelo menos quatro vezes por ano. Os trabalhos do Painel Consultivo de Desempenho são financiados pela Comissão.

Os membros do Painel Consultivo de Desempenho são nomeados por um período de quatro anos e o seu mandato pode ser renovado duas vezes.

2. O Painel Consultivo de Desempenho desempenha as seguintes funções:
 - a) Formular recomendações à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º, inclusive sobre domínios de desempenho, problemas de desempenho a resolver em cada um dos domínios de desempenho, e a harmonização de metodologias, processos, critérios e definições para a recolha e análise de dados relacionados com o desempenho e com indicadores de desempenho;

- b) Formular recomendações à ENIM, à ENRRB, aos gestores de infraestrutura, aos candidatos, às entidades reguladoras, às autoridades dos Estados-Membros e, se for caso disso, a outras partes interessadas relativas a medidas corretivas em matéria de gestão da capacidade, de gestão do tráfego, de gestão de perturbações e de gestão de crises;
 - c) Analisar os resultados do projeto de relatório europeu da análise do desempenho e preparar a secção autónoma a que se refere o artigo 53.º, n.º 2;
 - d) Emitir pareceres e recomendações sobre o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária em relação à estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE ao programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, dessa diretiva aos acordos contratuais a que se refere o artigo 30.º, n.º 2, dessa diretiva e ao regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º dessa diretiva;
 - e) Prestar aconselhamento aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário.
3. A ENIM, o coordenador da rede, os gestores de infraestrutura, as entidades reguladoras, a ENRRB e, se for caso disso, outras partes interessadas cooperam com o Painel Consultivo de Desempenho, nomeadamente prestando informações relacionadas com o desempenho, por sua própria iniciativa ou a pedido do Painel Consultivo de Desempenho, e envidam todos os esforços para ter em conta as suas recomendações no seu trabalho sobre a gestão do desempenho ferroviário.

4. O Painel Consultivo de Desempenho respeita a confidencialidade dos segredos comerciais no tratamento das informações prestadas pelas partes interessadas pertinentes ou pela Comissão.

Capítulo V

Rede europeia de coordenação

Artigo 55.º

Coordenação entre os gestores de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura coordenam-se entre si e com outras partes interessadas pertinentes no que respeita às responsabilidades e funções que lhes são confiadas ao abrigo do presente regulamento.
2. Os gestores de infraestrutura devem, em especial:
 - a) Criar estruturas organizativas, procedimentos e ferramentas, conforme adequado, incluindo as ferramentas digitais a que se refere o artigo 66.º;
 - b) Estabelecer coordenação ao nível geográfico mais adequado, inclusive ao nível dos corredores europeus de transporte, envolvendo as entidades mais bem colocadas para alcançar resultados eficazes e eficientes, em conformidade com o princípio da subsidiariedade;
 - c) Cooperar com outros gestores de infraestrutura através dos pontos focais designados a que se refere o artigo 64.º;

- d) Envolver a ENIM ou o coordenador da rede, consoante o caso, em matérias pertinentes para a União;
 - e) Nomear uma entidade principal, sempre que as atividades de coordenação envolvam múltiplos intervenientes, a qual responde perante a ENIM e é responsável pela organização das atividades de consulta nos termos do artigo 57.º;
 - f) Remeter para a ENIM os casos em que não seja possível chegar a resultados consensuais;
 - g) Analisar o desempenho das atividades de coordenação em conformidade com o capítulo IV.
3. A coordenação pode ser implementada a mais do que um nível, em especial no que diz respeito a matérias em que a coordenação seja necessária, tanto a nível da União como num âmbito geográfico mais específico.
4. Sempre que estejam envolvidos na coordenação, a ENIM ou o coordenador da rede asseguram que os aspetos transfronteiriços são devidamente tidos em conta.

5. A coordenação abrange todos os troços e nós que fazem parte dos corredores europeus de transporte.

Os gestores de infraestrutura podem alargar a coordenação a linhas adicionais, desde que haja acordo entre todos os gestores de infraestrutura em causa.

6. A coordenação respeitante à repartição de direitos de capacidade multirrede nos termos do artigo 30.º abrange a totalidade das redes dos gestores de infraestrutura que são membros da ENIM.

Artigo 56.º

Coordenação entre os Estados-Membros

1. A fim de promover o tráfego internacional de passageiros e de mercadorias, os Estados-Membros coordenam-se entre si para assegurar a coerência entre as respetivas orientações estratégicas e os requisitos nacionais adotados em conformidade com o artigo 4.º. Em especial, definem e publicam procedimentos e prazos para a sua coordenação.

2. Para efeitos do n.º 1, os Estados-Membros devem, em especial:
- a) Estabelecer coordenação ao nível geográfico mais adequado e, na medida do possível, no âmbito das instâncias existentes, para alcançar resultados eficazes e eficientes, especialmente ao nível dos corredores europeus de transporte;
 - b) Envolver os coordenadores europeus, consoante adequado, em especial ao realizar progressos nas prioridades operacionais estabelecidas no artigo 19.º do Regulamento (UE) 2024/1679;
 - c) Convidar a Comissão para matérias relativamente às quais seja necessária coordenação a nível da União ou sempre que pertinente.

Artigo 57.º

Mecanismo de consulta para questões europeias e transfronteiriças

1. Os gestores de infraestrutura asseguram uma consulta adequada e regular com as partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças. Para esse efeito, têm em conta as orientações elaboradas pela ENIM a que se refere o n.º 2.

2. A ENIM elabora, adota e aplica orientações com o objetivo de assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças e inclui-as no quadro europeu para a gestão da capacidade, no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º, e no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º. Após consulta à ERP, essas orientações são desenvolvidas e executadas com o apoio do coordenador da rede e com a participação dos pontos focais designados pelos gestores de infraestrutura nos termos do artigo 64.º.

3. Sempre que a ENIM elabore e adote um parecer ou uma recomendação, não relacionado com o quadro europeu para a gestão da capacidade, o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, ou o quadro europeu para a análise do desempenho, que seja suscetível de ter um impacto substancial nos candidatos, noutras partes interessadas operacionais ou nas partes interessadas, publica um projeto para consulta com as partes em causa, incluindo a ERP. É concedido às partes interessadas um prazo de seis semanas para se pronunciarem sobre o projeto de parecer ou de recomendação. As autoridades dos Estados-Membros são envolvidas sempre que necessário.

4. Ao elaborar as orientações a que se refere o n.º 2 e ao adotar o parecer ou a recomendação final a que se refere o n.º 3, a ENIM tem em conta as observações das partes em causa. Sempre que decida não ter em conta elementos significativos das observações apresentadas, a ENIM apresenta os motivos para tal.

Artigo 58.º

Organização da ENIM

1. Para efeito do presente regulamento, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM) referida na Diretiva 2012/34/UE, é organizada em conformidade com o presente artigo.
2. Os membros da ENIM dotam a ENIM dos recursos necessários ao desempenho das suas funções.
3. Todos os gestores de infraestrutura responsáveis por linhas que façam parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T são membros da ENIM. Outros gestores de infraestrutura incluídos na gestão estratégica da capacidade, nos termos do artigo 14.º, podem ser membros da ENIM. Cada membro designa um representante e um representante suplente.
4. Os gestores de infraestrutura que não sejam responsáveis pelas linhas referidas no n.º 3 e não sejam, portanto, membros da ENIM, podem participar nas deliberações da ENIM na qualidade de observadores, sem terem direito de voto. Podem apresentar declarações para consideração pela ENIM.

5. Os gestores de infraestrutura responsáveis por linhas que façam parte da rede principal ou da rede principal alargada da RTE-T dos Estados membros da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) e das Partes do Sudeste Europeu no Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes assinado pela União em conformidade com a Decisão (UE) 2017/1937 do Conselho têm o direito de se tornarem membros da ENIM, desde que esses Estados ou Partes apliquem o presente regulamento nos termos de um acordo internacional celebrado com a União e em conformidade com as modalidades de participação previstas nesse acordo.
6. A ENIM pode convidar, numa base *ad hoc*, gestores de infraestrutura de países terceiros não abrangidos pelo n.º 5 que estejam a gerir linhas ferroviárias da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, na qualidade de observadores.
7. A ENIM adota e publica o seu regulamento interno, sujeito à aprovação da Comissão, de acordo com o qual deve organizar as suas atividades.
8. A ENIM delibera por maioria de dois terços. Quando especificado no regulamento interno, a ENIM pode tomar determinadas decisões por maioria simples. Todos os membros de um Estado dispõem, em conjunto, de um voto. Em caso de ausência de um representante membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.
9. A ENIM reúne-se a intervalos regulares, e elege um presidente de entre os seus membros.

10. A Comissão é membro da ENIM sem direito de voto. Apoia o trabalho da ENIM e facilita a coordenação.
11. A ENIM estabelece o seu programa de trabalho, que abrange um período entre dois e cinco anos. A ENIM consulta a ERP, candidatos e outras partes interessadas operacionais, em conformidade com as orientações referidas no artigo 57.º, sobre o projeto de programa de trabalho, e consulta a Comissão, a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e, consoante adequado, outras partes interessadas. As partes em causa dispõem de quatro semanas para apresentar observações sobre o projeto de programa de trabalho.

Artigo 59.º

Responsabilidades da ENIM

1. Para além das funções previstas no artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM é responsável por todas as funções que lhe são atribuídas ao abrigo do presente regulamento. Cabe-lhe especificamente:
 - a) Adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade;
 - b) Adotar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º do presente regulamento;

- c) Adotar o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º do presente regulamento;
 - d) Adotar uma estrutura comum para as especificações da rede e um calendário comum para consulta, a que se refere o artigo 65.º do presente regulamento;
 - e) Adotar pareceres e recomendações aos gestores de infraestrutura, em conformidade com as disposições do presente regulamento e por sua própria iniciativa;
 - f) Adotar pareceres e recomendações aos gestores de infraestrutura nos casos a que se refere o artigo 55.º, n.º 2, alínea f), do presente regulamento;
 - g) Organizar, com o contributo do coordenador da rede, a coordenação entre os gestores de infraestrutura, em conformidade com os artigos 55.º e 64.º do presente regulamento.
2. A ENIM não dispõe de poderes regulamentares ou em matéria de elaboração de políticas.
3. A ENIM pode criar grupos de trabalho.

Artigo 60.º

Transparência da ENIM

1. A ENIM assegura que os seus membros, os seus métodos de funcionamento e todas as informações pertinentes sobre o seu trabalho sejam disponibilizados ao público no seu sítio Web. A ENIM inclui os dados de contacto dos grupos de coordenação específicos, criados pelos gestores de infraestrutura, e referências às ferramentas e procedimentos de coordenação, em conformidade com o artigo 55.º.
2. A ENIM convida os coordenadores europeus e, se for caso disso, representantes da ERP, da ERA, dos Estados-Membros e de outros organismos, a participar nas suas reuniões com vista a debater questões relacionadas com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a assegurar a cooperação com os coordenadores europeus, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2024/1679.

Artigo 61.º

Coordenador da rede

1. Até ... [seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM nomeia uma entidade imparcial e competente para desempenhar as funções referidas no artigo 62.º. Essa entidade é designada como o coordenador da rede.

Os membros da ENIM dotam o coordenador da rede dos recursos necessários ao desempenho das suas funções.

O regulamento interno da ENIM a que se refere o artigo 58.º, n.º 7, estabelece:

- a) As condições para a nomeação do coordenador da rede e para a revogação da nomeação;
 - b) O procedimento para atribuir quaisquer deveres e funções adicionais; e
 - c) As disposições de acompanhamento e avaliação dos trabalhos.
2. O coordenador da rede desempenha as suas funções de forma imparcial, transparente e eficaz em termos de custos. Para esse efeito, apresenta à ENIM o seu programa de trabalho anual relativo às funções definidas ao abrigo do presente regulamento, e um relatório anual sobre a execução do programa de trabalho. Antes da sua adoção pelo coordenador da rede, a ENIM aprova o programa de trabalho anual e o relatório anual.

Artigo 62.º

Funções do coordenador da rede

O coordenador da rede desempenha as seguintes funções de apoio à ENIM:

- a) Assegurar o secretariado e preparar as reuniões, os documentos, as decisões e os pareceres da ENIM;
- b) Contribuir para a elaboração do quadro europeu para a gestão da capacidade, do quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º;

- c) Contribuir para a coordenação operacional entre os gestores de infraestrutura em conformidade com o artigo 55.º;
- d) Identificar as regras, os procedimentos e as ferramentas abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e adotados a nível nacional ou a nível do gestor de infraestrutura que criem obstáculos aos serviços ferroviários multirrede, tal como previsto no presente regulamento, e propor à ENIM métodos para facilitar os serviços ferroviários transfronteiriços;
- e) Contribuir para a coordenação entre os gestores de infraestrutura relativamente ao planeamento estratégico da capacidade de acordo com o artigo 16.º, elaborando modelos de horários específicos que possibilitem canais horários de longo curso multirrede competitivos;
- f) Servir de ponto de contacto em nome dos gestores de infraestrutura para consultas relacionadas com o planeamento e a repartição de capacidade, em especial no que diz respeito a potenciais pedidos de capacidade ou pedidos de informação ou aos pontos de contacto relacionados com incidentes ferroviários e restrições temporárias de capacidade;
- g) Servir de primeiro ponto de contacto das partes interessadas na utilização de serviços ferroviários, disponibilizando contactos aos intervenientes relevantes, tais como gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais;

- h) Servir de ponto de contacto em nome da ENIM junto dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais sobre questões não explicitamente abrangidas pelo presente regulamento, em especial o lançamento ou a alteração de serviços de transporte ferroviário transfronteiriço ou a organização do apoio a atividades *ad hoc*, em especial para fazer face às situações de crise referidas no artigo 49.º;
- i) Oferecer serviços, em especial em termos de ferramentas digitais e informáticas, quando solicitado, para melhorar os serviços ferroviários e impulsionar o tráfego ferroviário transeuropeu.

Artigo 63.º

Organização da Plataforma Ferroviária Europeia

1. Até ... [seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], as partes interessadas operacionais, com exceção dos gestores de infraestrutura, podem apresentar uma proposta à Comissão para estabelecer a ERP, a fim de facilitar os seus intercâmbios e consultas com a ENIM. O objetivo da ERP é assegurar uma consulta eficaz do setor ferroviário em relação à ENIM.

Essa proposta inclui o regulamento interno da ERP, que define os regimes de trabalho e os critérios para a seleção e renovação dos seus membros.

2. A ERP permite uma representação equilibrada dos interesses de todas as partes interessadas operacionais, com exceção dos gestores de infraestrutura.

A ERP está aberta à participação com base em critérios equitativos, transparentes e não discriminatórios.
3. No prazo de dois meses a contar da receção de uma proposta nos termos do n.º 1, a Comissão, após consulta do parecer da ENRRB, avalia se a proposta cumpre os requisitos do n.º 2, nomeadamente se exige alterações, conforme adequado.
4. Na sequência da avaliação prevista no n.º 3 e da adoção de quaisquer alterações necessárias da proposta, a Comissão comunica o seu acordo à criação da ERP.

Posteriormente, a ERP disponibiliza o seu regulamento interno ao público no seu sítio Web.
5. A criação da ERP não prejudica o direito de as partes interessadas operacionais, com exceção dos gestores de infraestrutura, responderem separadamente a pedidos de consultas da ENIM e dos gestores de infraestrutura.
6. A ERP pode igualmente emitir pareceres por iniciativa própria.
7. A ERP dirige à Comissão um relatório anual das suas atividades. O relatório é publicado.

Artigo 64.º

Pontos focais para a coordenação dos gestores de infraestrutura

1. A fim de assegurar a coordenação entre os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 55.º, os gestores de infraestrutura designam pontos focais. O ponto focal serve de interface central entre a organização do gestor de infraestrutura e as outras entidades envolvidas nas atividades de coordenação.
2. Os gestores de infraestrutura informam sem demora a ENIM de quaisquer alterações dos pontos focais para fins de inclusão nas publicações a que se refere o artigo 60.º, n.º 1.

Artigo 65.º

Estrutura, conteúdo e calendário comuns para especificações da rede

1. A ENIM elabora e adota, até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], uma estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, que tenha em conta as informações enumeradas no anexo IV dessa diretiva e no anexo V do presente regulamento, bem como um calendário comum para a consulta com as partes interessadas sobre o projeto de especificações da rede. Ao elaborar as especificações da rede, os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta esta estrutura e este calendário.

2. Até ... [seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM apresenta um projeto de estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o n.º 1. No prazo de três meses a contar da receção do projeto elaborado pela ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre essa estrutura comum. A ENIM têm em conta essa recomendação.
3. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, o gestor de infraestrutura tem o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 7.º do presente regulamento, o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º do presente regulamento e o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º do presente regulamento.
4. Os gestores de infraestrutura explicam, nas especificações da rede, o motivo para o desvio em relação à estrutura e ao calendário a que se refere o n.º 1 e aos quadros europeus a que se refere o n.º 3, e informam desse motivo a entidade reguladora competente e a ENIM.

Artigo 66.º

Digitalização da gestão da capacidade e do tráfego

1. Os gestores de infraestrutura asseguram que os processos de gestão da capacidade e de gestão do tráfego no âmbito do presente regulamento sejam executados através de ferramentas e serviços digitais.

As ferramentas de gestão da capacidade utilizadas pelos gestores de infraestrutura cumprem os requisitos relativos ao processo de planeamento e repartição da capacidade estabelecidos no capítulo II do presente regulamento. As ferramentas digitais cumprem os requisitos estabelecidos na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos delegados e de execução adotados ao abrigo da mesma, a fim de assegurar a interoperabilidade dos sistemas e o alinhamento dos dados com o registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797. Os gestores de infraestrutura podem continuar a utilizar as ferramentas de gestão da capacidade existentes antes da data de aplicação a que se refere o artigo 81.º, n.º 2, alínea d), do presente regulamento desde que essas ferramentas permitam que os gestores de infraestrutura cumpram os requisitos do presente parágrafo.

2. As ferramentas digitais implantadas e os serviços digitais prestados:
 - a) Asseguram o desempenho eficaz e a qualidade, incluindo a plena interoperabilidade, dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura aos candidatos;

- b) Asseguram a transparência da gestão da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego ao longo de todas as suas fases, nomeadamente através de soluções em tempo real, que são elaboradas com as partes interessadas pertinentes e implementadas de acordo com os requisitos estabelecidos na Diretiva (UE) 2016/797;
 - c) Reduzem os encargos administrativos para os candidatos, solicitando cada elemento de informação apenas uma vez e prestando informações ou dados num único local, inclusive no que diz respeito aos serviços transfronteiriços.
3. Caso as ferramentas digitais ou os serviços digitais necessários para apoiar os processos de gestão da capacidade ou de gestão do tráfego tenham de ser abrangidos por especificações técnicas de interoperabilidade, ou caso as especificações existentes que abrangem total ou parcialmente essas ferramentas, tal como previsto na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo da mesma, tenham de ser alteradas, a ENIM e os gestores de infraestrutura contribuem para o desenvolvimento e a manutenção dessas especificações, em cooperação com a ERA e a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e através do processo referido no artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797.
4. Os gestores de infraestrutura contribuem para o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu nas matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. Para esse efeito, a ENIM e os gestores de infraestrutura asseguram uma representação adequada no grupo diretor do pilar «Sistema» e no grupo de implantação a que se referem, respetivamente, os artigos 96.º e 97.º do Regulamento (UE) 2021/2085.

5. Os gestores de infraestrutura, as partes interessadas operacionais e, se for caso disso, os operadores de instalações de serviço trocam informações digitais relacionadas com a gestão da capacidade e a gestão do tráfego através de ferramentas e serviços digitais baseados numa arquitetura harmonizada e com interfaces normalizadas ou sistemas comuns, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações adotadas com base nessa diretiva.

No caso dos serviços ferroviários multirrede ou dos serviços ferroviários transfronteiriços, os gestores de infraestrutura prestam serviços digitais e informações digitais através de uma interface única ou de sistemas comuns desenvolvidos e implantados sob a coordenação da ENIM.

A ENIM cria um balcão único que permita aos candidatos solicitar direitos de capacidade multirrede num único local e numa única operação.

6. Os gestores de infraestrutura asseguram a operacionalidade das ferramentas digitais e dos serviços digitais a que se refere o n.º 1 do presente artigo, dentro dos prazos estabelecidos no artigo 81.º do presente regulamento. O coordenador da rede disponibiliza ferramentas e serviços digitais europeus comuns para a gestão da capacidade e do tráfego desenvolvidos e implantados em conformidade com o n.º 3 do presente artigo. A ERA acompanha, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/796, a implantação e a conformidade dos sistemas digitais com as especificações técnicas de interoperabilidade, coordenar o desenvolvimento e a atualização dessas especificações e assiste a Comissão neste processo.

Capítulo VI

Supervisão regulamentar da gestão da capacidade e do tráfego

SECÇÃO 1

ENTIDADES REGULADORAS

Artigo 67.º

Responsabilidades das entidades reguladoras

1. As funções e as competências de uma entidade reguladora previstas no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE são exercidas no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Em especial, a entidade reguladora acompanha as atividades dos gestores de infraestrutura previstas nos capítulos II a V do presente regulamento e verifica o cumprimento do presente regulamento por sua própria iniciativa e com vista a prevenir a discriminação dos candidatos.
2. Um candidato, incluindo uma autoridade nacional, regional ou local responsável pelos serviços de transporte ferroviário, tem o direito de recorrer para a entidade reguladora, nos termos do procedimento previsto no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado pelo gestor de infraestrutura no exercício, por este último, das atividades previstas nos capítulos II a V do presente regulamento.

SECÇÃO 2

REDE EUROPEIA DE ENTIDADES REGULADORAS DO SETOR FERROVIÁRIO

Artigo 68.º

Cooperação das entidades reguladoras no âmbito da ENRRB

1. Para efeitos do cumprimento das responsabilidades que lhes incumbem nos termos do presente regulamento, as entidades reguladoras cooperam no âmbito da ENRRB estabelecida nos termos do artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente através de consultas e investigações conjuntas, da adoção de pareceres ou recomendações ou de outras atividades relevantes. As entidades reguladoras prestam todas as informações necessárias à ENRRB nos termos do n.º 6 do presente artigo.

Ao atuar no âmbito do presente regulamento, a ENRRB tem as funções e responsabilidades e organiza o seu trabalho, tal como estabelecido na presente secção.

2. No caso de uma queixa ou de um inquérito por iniciativa própria sobre uma matéria abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que afete o acesso ou a utilização das redes ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, a entidade reguladora em causa informa a ENRRB e a Comissão da queixa ou do inquérito.

3. Uma entidade reguladora pode transmitir qualquer questão, queixa ou inquérito pertinente à ENRRB para troca de pontos de vista ou para a adoção de um parecer ou recomendação.
4. Ao tomarem decisões sobre assuntos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento que afetem o acesso ou a utilização das redes ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, as entidades reguladoras em causa cooperam sob a coordenação da ENRRB, a fim de assegurar a coerência das respetivas decisões. Para o efeito, as entidades reguladoras em causa desempenham as suas funções nos termos do n.º 1 do presente artigo e do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE. As entidades reguladoras têm em conta todos os pareceres e recomendações pertinentes adotados pela ENRRB e transmitem-lhe essas decisões.
5. Sempre que adote uma decisão divergente de um parecer ou recomendação pertinente da ENRRB ou se recuse a adotar uma decisão, uma entidade reguladora apresenta à ENRRB uma explicação das divergências e os motivos para não seguir os pareceres ou recomendações da ENRRB e inclui na sua decisão a explicação pertinente.
6. As entidades reguladoras consultadas pela ENRRB respondem dentro dos prazos por esta definidos e, mediante pedido da ENRRB, prestam todas as informações que tenham o direito de solicitar ao abrigo da respetiva legislação nacional. Essas informações só podem ser utilizadas para efeitos das atividades realizadas pelas entidades reguladoras em conformidade com o presente regulamento.

7. Os gestores de infraestrutura prestam sem demora todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no presente artigo solicitadas pelo organismo regulador do Estado-Membro em que o gestor de infraestrutura se encontra estabelecido. As entidades reguladoras têm o direito de solicitar informações à ENIM sobre os inquéritos da sua competência, bem como o direito de transmitir essas informações à ENRRB.
8. As entidades reguladoras do setor ferroviário disponibilizam os recursos necessários para o funcionamento da ENRRB.

Artigo 69.º

Organização e estrutura da ENRRB

Para efeitos do presente regulamento, a ENRRB está organizada do seguinte modo:

- a) Um Conselho de Entidades Reguladoras;
- b) Um secretariado.

As entidades reguladoras asseguram o funcionamento do secretariado.

Artigo 70.º

Funções e responsabilidades da ENRRB

1. Para além das suas funções ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, a ENRRB tem igualmente as funções e responsabilidades previstas no presente regulamento. A ENRRB torna públicos os pareceres ou recomendações que tenha adotado. A ENRRB não dispõe de poderes regulamentares ou em matéria de elaboração de políticas.
2. A ENRRB coordena, sempre que pertinente, todas as atividades de cooperação das entidades reguladoras do setor ferroviário, tal como estabelecido no artigo 68.º, e promove a harmonização das decisões das entidades reguladoras em relação aos serviços ferroviários transfronteiriços.
3. As partes interessadas operacionais informam a ENRRB de questões abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento que possam afetar o acesso ou a utilização da infraestrutura ferroviária em mais do que um Estado-Membro. Sempre que receba tais informações, a ENRRB transmite-as sem demora à entidade ou entidades reguladoras competentes.

A ENRRB pode decidir adotar um parecer ou uma recomendação sobre essas questões. Nesses casos, a ENRRB informa imediatamente as entidades reguladoras do setor ferroviário em causa dessa sua intenção.

4. A ENRRB apresenta o seu parecer ou a sua recomendação às entidades reguladoras em causa no prazo de quatro semanas a contar da receção de todas as informações pertinentes relativas à questão em causa. A ENRRB pode prorrogar o prazo no caso de questões particularmente complexas.

5. A ENRRB pode adotar pareceres e recomendações sobre decisões tomadas pela ENIM ou pelo coordenador da rede, na sequência de pedidos dos candidatos ou por sua própria iniciativa. Ao adotar um parecer ou uma recomendação nos termos do presente número, a ENRRB informa as entidades reguladoras em causa.
6. A ENRRB define os princípios e as práticas comuns de adoção, pelas entidades reguladoras, das decisões para as quais essas entidades reguladoras sejam competentes nos termos do presente regulamento.
7. A ENRRB apresenta à Comissão os seus pareceres ou as suas recomendações sobre eventuais deficiências do processo de coordenação a que se refere o artigo 16.º e, a pedido da Comissão, sobre as medidas de emergência adotadas pelos Estados-Membros que tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, tal como referido no artigo 49.º, n.º 5.
8. A ENRRB apresenta à ENIM o seu parecer ou a sua recomendação sobre as orientações elaboradas pela ENIM relativas às circunstâncias que dão origem a sanções, tal como referido no artigo 42.º, n.º 6.
9. A ENRRB pode emitir pareceres por iniciativa própria sobre questões da sua competência.

Artigo 71.º

Composição e organização do Conselho de Entidades Reguladoras

1. As entidades reguladoras de cada Estado-Membro que tenha uma rede ferroviária em funcionamento são membros do Conselho de Entidades Reguladoras. Designam um representante e um representante suplente no Conselho de Entidades Reguladoras.

A Comissão é membro sem direito de voto do Conselho de Entidades Reguladoras e nomeia um representante e um membro suplente para o Conselho de Entidades Reguladoras .

2. Os membros do Conselho de Entidades Reguladoras e os respetivos suplentes agem de forma independente e objetiva, no interesse da União, independentemente de quaisquer interesses nacionais ou pessoais específicos. Não podem solicitar nem aceitar instruções de nenhum governo, instituição, pessoa ou organismo.
3. O secretariado da ENRRB torna pública uma lista atualizada dos membros do Conselho de Entidades Reguladoras e dos respetivos suplentes, juntamente com as suas declarações de interesse e dados de contacto.
4. O Conselho de Entidades Reguladoras adota e publica o seu regulamento interno, sujeito à aprovação pela Comissão. O regulamento interno pode estabelecer disposições de voto mais pormenorizadas, nomeadamente o procedimento de votação de matérias urgentes.
5. Salvo disposição em contrário do respetivo regulamento interno, o Conselho de Entidades Reguladoras decide por maioria de dois terços dos seus membros. Cada membro dispõe de um voto. Em caso de ausência de um representante membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.

6. O Conselho de Entidades Reguladoras é copresidido pela Comissão e por um membro eleito de entre os seus membros. A Comissão é copresidente permanente do Conselho de Entidades Reguladoras e o outro copresidente é eleito por um período de dois anos.
7. O secretariado presta os serviços necessários à organização das reuniões e ao trabalho do Conselho de Entidades Reguladoras.
8. Em conformidade com o regulamento interno do Conselho de Entidades Reguladoras, o Conselho de Entidades Reguladoras pode decidir criar grupos de trabalho para organizar o trabalho da ENRRB sobre temas específicos relacionados com a aplicação do presente regulamento, em especial sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária.

Os grupos de trabalho estão abertos à participação de peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário e da Comissão. Podem ser convidados a participar nesses grupos peritos das partes interessadas operacionais e de outros organismos públicos ou privados, numa base *ad hoc*.

Artigo 72.º

Funções e atribuições do Conselho de Entidades Reguladoras

1. O Conselho de Entidades Reguladoras exerce todas as atribuições da ENRRB definidas no presente regulamento.

2. Nomeadamente, o Conselho de Entidades Reguladoras:
- a) Adota, em conformidade com as normas processuais estabelecidas ou referidas no artigo 71.º, n.º 5, ou referidas no artigo 71.º, n.º 4, pareceres ou recomendações da ENRRB sobre queixas ou inquéritos que lhe sejam transmitidos por uma ou mais entidades reguladoras, em conformidade com o artigo 68.º, n.º 3;
 - b) Adota pareceres e recomendações sobre as decisões tomadas pela ENIM, em cooperação com o coordenador da rede que se insiram no âmbito de aplicação do presente regulamento;
 - c) Na sequência de queixas apresentadas por empresas ferroviárias, operadores de instalações de serviço ou outras partes interessadas, adota recomendações e pareceres da ENRRB relativamente às consultas a que se refere o artigo 63.º;
 - d) Elabora e adota um relatório anual sobre as atividades da ENRRB;
 - e) Cria grupos de trabalho e nomeia os seus presidentes;
 - f) Assegura que os métodos de funcionamento da ENRRB e todas as informações pertinentes sobre o seu trabalho, incluindo os seus pareceres e recomendações, sejam disponibilizados ao público através do seu sítio Web. Este inclui os dados de contacto para a apresentação de reclamações, os dados de contacto para grupos de trabalho específicos e informações sobre os procedimentos.

Capítulo VII

Disposições finais

Artigo 73.º

Acompanhamento dos quadros europeus

1. O painel consultivo de desempenho acompanha a adoção e a aplicação do quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º, do quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º, e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º.

2. No prazo de dois anos a contar da adoção pela ENIM dos quadros a que se refere o n.º 1, o painel consultivo de desempenho apresenta à ENIM e à Comissão um relatório sobre a aplicação desses quadros, avaliando a sua eficácia. O relatório pode também incluir recomendações sobre a forma de colmatar lacunas específicas. Caso o painel consultivo de desempenho identifique deficiências significativas nos quadros, solicita à ENIM que as resolva, atualizando o quadro pertinente em conformidade no prazo de três meses.

O relatório é disponibilizado ao público.

O Painel Consultivo de Desempenho elabora um relatório, pelo menos, de três em três anos.

3. O Painel Consultivo de Desempenho coopera estreitamente com as entidades reguladoras nacionais e a ENRRB no acompanhamento dos quadros e na elaboração do relatório. O Painel Consultivo de Desempenho pode consultar a ERP e outras partes interessadas operacionais, se for caso disso.

Artigo 74.º

Atos de execução relativos ao acompanhamento dos quadros europeus

1. O mais tardar 18 meses a contar da data em que a ENIM deve adotar o quadro pertinente, a Comissão adota um ato de execução que estabeleça os quadros europeus a que se referem os artigos 7.º, 46.º e 52.º, ou elementos dos mesmos, nos seguintes casos:
 - a) Se a ENIM não adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade, ou elementos do mesmo, a que se refere o artigo 7.º, até ... [18 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento];
 - b) Se a ENIM não adotar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, ou elementos do mesmo, a que se refere o artigo 46.º, até ... [22 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento];

- c) Se a ENIM não adotar o quadro europeu para a análise do desempenho, ou elementos do mesmo, a que se refere o artigo 52.º, até ... [26 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].
2. A Comissão adota um ato de execução que estabeleça os quadros europeus, ou elementos dos mesmos, a que se referem os artigos 7.º, 46.º e 52.º, o mais tardar até 12 meses após a publicação do relatório do Painel Consultivo de Desempenho, caso a Comissão conclua, tendo em conta o relatório do Painel Consultivo de Desempenho a que se refere o artigo 73.º, que:
- a) As ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns, tal como estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade, são inadequados para cumprir os objetivos pretendidos e assegurar a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária ou a coordenação entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais;
- b) As ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns, tal como estabelecidos no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises, são inadequados para cumprir os objetivos pretendidos e assegurar a gestão do tráfego transfronteiriço entre os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais;

- c) As ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns, tal como estabelecidos no quadro europeu para a análise do desempenho, são inadequados para cumprir os objetivos pretendidos e assegurar a análise do desempenho dos gestores de infraestrutura abrangidos pelo presente regulamento;
 - d) O quadro europeu para a gestão da capacidade não é suficiente para assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento; ou o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises não é suficiente para assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento; ou o quadro europeu para a análise do desempenho não é suficiente para assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento; ou
 - e) A ENIM não corrigiu de forma suficiente, no prazo de três meses, as deficiências identificadas pelo painel consultivo de desempenho no relatório a que se refere o artigo 73.º, n.º 2.
3. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 76.º, n.º 2.
4. Na elaboração dos projetos de atos de execução, a Comissão tem em conta o trabalho da ENIM e o relatório do painel consultivo de desempenho, se disponível.

Artigo 75.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 11.º, n.º 9, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 23.º, n.º 9, no artigo 40.º, n.º 3, no artigo 41.º, n.º 11, no artigo 42.º, n.º 11, e no artigo 50.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a partir de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 11.º, n.º 9, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 23.º, n.º 9, no artigo 40.º, n.º 3, no artigo 41.º, n.º 11, no artigo 42.º, n.º 11, e no artigo 50.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 11.º, n.º 9, do artigo 13.º, n.º 4, do artigo 23.º, n.º 9, do artigo 40.º, n.º 3, do artigo 41.º, n.º 11, do artigo 42.º, n.º 11, ou do artigo 50.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da sua notificação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 76.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité a que se refere o artigo 62.º da Diretiva 2012/34/UE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 77.º

Relatórios e reexame

Até 31 de dezembro de 2033, a Comissão avalia o impacto do presente regulamento no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

O relatório avalia, nomeadamente:

- a) O impacto do presente regulamento no desempenho dos serviços da infraestrutura ferroviária;
- b) O impacto do presente regulamento no desenvolvimento dos serviços de transporte ferroviário, em particular dos serviços internacionais, os serviços de longo curso e os serviços de transporte de mercadorias;
- c) O trabalho da ENIM, do coordenador da rede e da ENRRB em geral e em relação ao desenvolvimento, adoção e aplicação de critérios, metodologias e procedimentos comuns;

- d) A eficácia dos mecanismos de coordenação no âmbito do quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º, do quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 52.º;
- e) A eficácia da supervisão regulamentar a nível nacional e europeu;
- f) A aplicação dos critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais.

Artigo 78.º

Alterações da Diretiva 2012/34/UE

- 1. A Diretiva 2012/34/UE é alterada do seguinte modo:
 - a) No artigo 1.º, n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
 - «c) Os princípios e procedimentos aplicáveis à fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, constantes do capítulo IV.»;
 - b) No artigo 2.º, é suprimido o n.º 6;
 - c) No artigo 3.º, são suprimidos os pontos 20, 22, 23, 27 e 28;
 - d) É suprimido o artigo 7.º-B;

e) O artigo 27.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. As especificações da rede contêm informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa. As especificações da rede contêm também as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicam um sítio Web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico. O conteúdo das especificações da rede consta do Anexo IV.»;

f) É suprimido o artigo 36.º;

g) São suprimidos os artigos 38.º a 54.º;

h) No anexo IV, são suprimidos os pontos 1 e 3;

i) É suprimido o anexo VII.

2. As remissões para as disposições suprimidas da Diretiva 2012/34/UE devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X, secção 1.

Artigo 79.º

Disposições transitórias

1. Os acordos-quadro celebrados em conformidade com o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser aplicáveis até ao termo do seu prazo de vigência.
2. O artigo 3.º, pontos 20, 22, 23, 27 e 28, os artigos 7.º-B, 36.º e 38.º a 54.º, o ponto 3 do anexo IV e o anexo VII da Diretiva 2012/34/UE não se aplicam às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor em 14 de dezembro de 2030 ou após essa data.

Artigo 80.º

Revogação

1. O Regulamento (UE) n.º 913/2010 é revogado com efeitos a partir de 14 de dezembro de 2030.
2. As remissões para o Regulamento revogado devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante da secção 2 do anexo X.

Artigo 81.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de ... [um dia após a data de entrada em vigor do presente regulamento]. Todavia:
 - a) O artigo 29.º, n.º 2, o artigo 30.º, n.º 1, o artigo 50.º e o artigo 66.º são aplicáveis a partir de 31 de dezembro de 2027;
 - b) O artigo 10.º, n.ºs 1 e 2, é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2029;
 - c) Os artigos 2.º e 3.º, o capítulo II, com exceção do artigo 7.º, do artigo 10.º, n.ºs 1 e 2, do artigo 29.º, n.º 2, e do artigo 30.º, n.º 1, e o capítulo III, com exceção dos artigos 46.º, 49.º e 50.º, são aplicáveis apenas às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor em 14 de dezembro de 2030 ou após essa data;
 - d) O artigo 78.º é aplicável a partir de 14 de dezembro de 2030.

3. Não obstante o disposto no n.º 2 do presente artigo, o artigo 7.º, n.º 7, o artigo 8.º, n.º 3, o artigo 21.º, n.º 5, o artigo 33.º, n.º 12, o artigo 35.º, n.º 7, o artigo 46.º, n.º 7 e o artigo 52.º, n.º 8, e o artigo 11.º, n.º 9, o artigo 13.º, n.º 4, o artigo 23.º, n.º 9, o artigo 40.º, n.º 3, o artigo 41.º, n.º 11, o artigo 42.º, n.º 11 e o artigo 50.º, n.º 3 que conferem à Comissão, respetivamente, poderes de execução e poderes delegados são aplicáveis a partir de ... [um dia após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente

ANEXO I

Resultados e calendário da gestão da capacidade

Secção 1

Resultados a preparar pelos gestores de infraestrutura no âmbito do planeamento estratégico da capacidade referido nos artigos 13.º, 18.º, 19.º e 20.º

Resultado	Conteúdo
Estratégia de capacidade (artigo 18.º)	<ul style="list-style-type: none">– âmbito geográfico da estratégia de capacidade: linhas abrangidas pelo planeamento estratégico da capacidade nos termos do artigo 14.º, n.º 6,– desenvolvimento planeado da infraestrutura ferroviária física, incluindo novas construções, modernizações, renovações e encerramentos/desativações, descrevendo em pormenor as características dessa infraestrutura ferroviária,– evolução prevista da procura de serviços de transporte ferroviário,– orientações estratégicas pelos Estados-Membros sobre a utilização da capacidade, se os Estados-Membros tiverem fornecido tais orientações,– capacidade repartida no âmbito de acordos-quadro e capacidade que pode ser necessária para prestar serviços de transporte nos termos de contratos de serviço público,– informações sobre a disponibilidade e a utilização da infraestrutura ferroviária, incluindo infraestruturas ferroviárias declaradas como sendo de utilização intensiva ou congestionadas,– trabalhos na infraestrutura ferroviária planeados que resultem em restrições de capacidade com impacto muito elevado.

Resultado	Conteúdo
<p>Modelo de capacidade (artigo 19.º)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1428 300">– todas as informações constantes da estratégia de capacidade, se for caso disso atualizadas e descritas em pormenor, <li data-bbox="491 320 1428 613">– volume total da capacidade disponível para os candidatos, incluindo a capacidade multirrede, por secção da rede, incluindo os volumes de capacidade disponível por segmentos de serviços de transporte ferroviário para diferentes segmentos de serviços de transporte ferroviário e/ou por processo de repartição, incluindo a capacidade reservada para pedidos posteriores e a capacidade repartida por meio de acordos-quadro, <li data-bbox="491 633 1428 770">– volume de capacidade reservado para restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária por impacto no volume de tráfego estimado, conforme previstas na secção 3 do presente anexo, <li data-bbox="491 790 1428 904">– pormenor geográfico: desagregação em secções de planeamento adequadas que reflitam as características da infraestrutura ferroviária e da procura, <li data-bbox="491 925 1428 949">– âmbito temporal: um período de vigência do horário de serviço, <li data-bbox="491 969 1428 1084">– pormenor temporal: pelo menos a síntese anual (restrições de capacidade) e um ou mais dias representativos (capacidade disponível para pedidos).

Resultado	Conteúdo
Plano de oferta de capacidade (artigo 20.º)	<ul style="list-style-type: none"> – todas as informações constantes do modelo de capacidade, se for caso disso atualizadas e mais pormenorizadas, – capacidade disponível para repartição pelos candidatos para o período de vigência do horário de serviço a que se refere o plano de oferta de capacidade: <ul style="list-style-type: none"> i) se aplicável nos termos do artigo 20.º, n.º 5, e em conformidade com o artigo 20.º, n.ºs 5 e 6, capacidade pré-estabelecida disponível para pedidos, incluindo a capacidade multirrede, definida sob a forma de objetos de capacidade, em conformidade com o artigo 20.º, n.º 6, ii) capacidade que não tenha sido previamente planeada pelo gestor de infraestrutura, iii) capacidade disponível nas instalações de serviço referidas no artigo 31.º, n.º 1. – capacidade não disponível para repartição pelos candidatos: <ul style="list-style-type: none"> i) restrições de capacidade, definidas sob a forma de objetos de capacidade, incluindo as restrições de capacidade referidas na secção 3, ponto 2, do presente anexo, ii) capacidade já repartida através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 33.º ou através do processo de planeamento contínuo plurianual, em conformidade com o artigo 35.º, iii) capacidade reservada para fins diferentes dos referidos nas subalíneas i) e ii), que devem ser claramente indicados pelo gestor de infraestrutura, iv) outra capacidade já repartida aquando da atualização do plano de oferta de capacidade durante o horário de serviço a que se refere o plano de oferta de capacidade. – capacidade alternativa disponível durante as restrições de capacidade, – capacidade alternativa disponível em caso de perturbações na rede, – restrições aplicáveis à utilização da infraestrutura ferroviária especializada referida no artigo 26.º.

Secção 2

Calendário da gestão estratégica da capacidade a que se referem os artigos 13.º, 18.º, 19.º e 20.º

1. Aquando da preparação dos resultados do planeamento estratégico da capacidade para um determinado período de vigência do horário de serviço, os gestores de infraestrutura devem respeitar o calendário fixado na presente secção.

A consulta às partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças deve ser efetuada em conformidade com o artigo 57.º e envolver todas as partes interessadas operacionais. Os gestores de infraestrutura devem coordenar os resultados continuamente no quadro do processo de coordenação previsto no artigo 55.º.

Resultado	Marco	Prazo (o mais tardar)
Estratégia de capacidade (artigo 18.º)	Início da fase de elaboração da estratégia de capacidade	X-60
	Primeira consulta às partes interessadas operacionais	X-58
	Publicação do projeto de estratégia e segunda consulta às partes interessadas operacionais sobre o projeto de estratégia	X-39
	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura e tendo em conta quaisquer observações que a ERP possa ter emitido na sequência da publicação do projeto de estratégia de capacidade	X-36

Resultado	Marco	Prazo (o mais tardar)
Modelo de capacidade (artigo 19.º)	Início da preparação	X-36
	Comunicações das necessidades de capacidades pelos candidatos e potenciais candidatos e consulta às partes interessadas operacionais	X-24
	Publicação do projeto de modelo de capacidade e início da segunda consulta aos candidatos e às partes interessadas operacionais	X-21
	Fim da consulta aos candidatos e às partes interessadas operacionais e consideração de quaisquer observações que a entidade reguladora possa ter emitido na sequência da publicação do projeto de modelo de capacidade	X-19
	Publicação do modelo de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-18
Plano de oferta de capacidade (artigo 20.º)	Início da preparação	X-18
	Consulta aos candidatos e às partes interessadas operacionais	X-14
	A entidade reguladora deve analisar o projeto de plano de oferta de capacidade e pode tomar uma decisão exigindo que o gestor de infraestrutura altere o plano de oferta de capacidade	X-14 a X-13
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere a secção 3, ponto 2, do presente anexo	X-12
	Publicação do plano de oferta de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-11
	Atualização do plano de oferta de capacidade para pedidos tardios	X-6,5
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere a secção 3, ponto 5, do presente anexo	X-4
	Redistribuição da capacidade reservada para repartição destinada a outros processos de repartição através do horário de serviço	X-2
	Atualização do plano de oferta de capacidade para refletir eventuais alterações da capacidade pré-estabelecida ou repartida	Até X+12, sem atrasos
<i>Nota: por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com a secção 4.</i>		

2. Em derrogação do ponto 1, o seguinte calendário simplificado e reduzido é aplicável ao resultado da «Estratégia de capacidade» em relação aos períodos de vigência de horários de serviço com início em dezembro de 2030 e dezembro de 2031:

Estratégia de capacidade (artigo 18.º)	Publicação do projeto de estratégia e consulta às partes interessadas operacionais	X-38
	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura e tendo em conta quaisquer observações que a ERP possa ter emitido na sequência da publicação do projeto de estratégia de capacidade	X-36

Secção 3

Calendário e requisitos da coordenação, consulta e publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária a que se referem os artigos 11.º e 37.º

1. As restrições de capacidade são classificadas em função da sua duração e do seu impacto no tráfego (volume de tráfego afetado estimado para uma linha férrea por dia), de acordo com o quadro seguinte.

Quadro 1. Classificação das restrições de capacidade

	Duração	Impacto no tráfego	Término da primeira coordenação e consulta, e publicação do projeto de restrições de capacidade	Término da segunda coordenação e consulta sobre as restrições de capacidade com impacto em mais do que uma rede	Publicação das restrições de capacidade finais	Prestação de informações pormenorizadas sobre os canais horários alternativos oferecidos
Impacto muito elevado	Mais de 30 dias	Mais de 50 %	X-24	X-18	X-12	
Impacto elevado	Mais de 7 dias	Mais de 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Impacto médio	7 dias ou menos	Mais de 50 %		X-13,5	X-12	
Impacto reduzido	7 dias ou menos	Mais de 10 %			X-4	T-4 Passageiros T-1 Mercadorias
<i>por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com a secção 4</i>						
<i>por «T-m» entende-se «m» meses antes do início da circulação do comboio em causa</i>						

2. No que se refere às restrições de capacidade que tenham um impacto muito elevado ou elevado, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses e, de forma atualizada, pela segunda vez pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa. Essas restrições de infraestrutura ferroviária devem ser incluídas no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 20.º.
3. Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 2, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 4 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os gestores de infraestrutura consultam pela segunda vez os candidatos e os operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação das restrições de capacidade.
4. Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 1, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os gestores de infraestrutura devem coordenar-se entre si e, se necessário, com os candidatos em causa e os operadores das instalações de serviço em causa.

A coordenação e consulta finais antes da segunda publicação devem ficar concluídas:

- a) o mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço no caso das restrições de capacidade com um impacto muito elevado;
- b) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço no caso das restrições de capacidade com um impacto elevado;
- c) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço no caso das restrições de capacidade com um impacto médio.

A publicação final das restrições de capacidade com impacto muito elevado, elevado e médio deve estar concluída pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa.

5. No que se refere às restrições de capacidade com impacto reduzido que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o mais tardar, seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve prestar informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.

6. Os gestores de infraestrutura podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas na secção 3 do presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de uma consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestrutura publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede a que se refere o ponto 2 do anexo V.
7. As informações a prestar pelo gestor de infraestrutura quando este atua em conformidade com os pontos 1 ou 5 ou com o artigo 37.º, n.º 5, devem incluir:
- a) o dia planeado;
 - b) o período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade;
 - c) a secção da linha afetada pela restrição;
 - d) sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que dê acesso a essas informações, nas suas especificações da rede, tal como se refere no ponto 2 do anexo V, mantendo-as atualizadas. Além disso, os gestores de infraestrutura devem publicar essas informações em formato digital, em conformidade com os artigos 10.º e 66.º.

8. No que se refere às restrições de capacidade com um impacto muito elevado, o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições verificáveis em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas alternativas com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

- a) A duração da restrição da capacidade,
- b) Os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,
- c) A capacidade disponível nas linhas alternativas,
- d) Os itinerários alternativos disponíveis, e
- e) Os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços. Se a análise das restrições de capacidade alternativas envolver mais do que um gestor de infraestrutura, os gestores de infraestrutura devem coordenar-se entre si.

9. No que se refere às restrições de capacidade com um impacto muito elevado, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para determinar os comboios de cada tipo de serviço cujos itinerários devem ser alterados, tendo em conta os condicionalismos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionalismos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução de custos do gestor de infraestrutura em conformidade com o artigo 30.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. O gestor de infraestrutura deve incluir esses critérios nas especificações da rede.
10. A ENIM deve publicar no seu sítio Web as informações exigidas no ponto 7.

Secção 4

Calendário da repartição de capacidade através do processo anual de repartição a que se referem os artigos 34.º e 40.º

1. O gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o seguinte calendário:

Marco ou período	Prazo ou duração
Período de validade do horário de serviço («período de vigência do horário de serviço»)	Da meia-noite do segundo sábado de dezembro à meia-noite do segundo sábado de dezembro do ano seguinte.
Entrada em vigor do horário de serviço	Meia-noite do segundo sábado de dezembro
Publicação do plano de oferta de capacidade	Em conformidade com a secção 2 do presente anexo
Publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura ferroviária	Em conformidade com as secções 2 e 3 do presente anexo
Prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade	X-9,5
Preparação do projeto de horário de serviço Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) um projeto de oferta de capacidade aos candidatos	X-7,5
Término da consulta aos candidatos	X-6,5
Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) uma oferta de capacidade final aos candidatos	X-5,5
Publicação do horário de serviço Prazo para o gestor de infraestrutura repartir direitos de capacidade aos candidatos	X-5,25
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	A especificar pelos gestores de infraestrutura nas especificações da rede tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º
<i>Nota: por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»).</i>	

2. O prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade que consta do quadro do ponto 1 é o prazo fixado para os pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE.

Secção 5

Calendário da repartição de capacidade através de acordos-quadro a que se referem os artigos 33.º e 40.º

O gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Período	Duração
Período normal de validade dos acordos-quadro	5 anos
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	Entre X-9,5 e X-7,5 (conjuntamente com a coordenação no âmbito do processo anual de repartição a que se refere a secção 4)
<i>Nota: por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com a secção 4</i>	

Secção 6

Calendário do processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo a que se referem os artigos 35.º e 40.º

O gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o seguinte calendário durante o processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo:

Marco ou período	Prazo ou duração
Primeiro momento para os candidatos apresentarem pedidos de capacidade no âmbito do processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo	Quatro meses antes da primeira circulação do comboio
Último momento para os candidatos apresentarem pedidos de capacidade no âmbito do processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo	Um mês antes da primeira circulação do comboio
Duração máxima dos direitos de capacidade concedidos no âmbito do processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo	36 meses a contar da primeira circulação do comboio
Conversão das especificações de capacidade em canais horários para os direitos de capacidade concedidos em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2, alínea a)	A especificar pelos gestores de infraestrutura tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º
Conversão das especificações de capacidade em canais horários para os direitos de capacidade concedidos em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2, alínea b)	A especificar pelos gestores de infraestrutura tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade no âmbito do processo de repartição de capacidade através do planeamento contínuo	15 dias
<i>Nota: por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com a secção 4</i>	

Secção 7

Calendário da repartição de capacidade através do processo *ad hoc* a que se referem os artigos 36.º e 40.º

Aquando da repartição da capacidade de infraestrutura ferroviária através do processo *ad hoc*, o gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Período	Duração
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade	Sete dias de calendário e, em qualquer caso, 24 horas antes do início do serviço ferroviário

Secção 8

Calendário das alterações da capacidade repartida a que se refere o artigo 41.º

Aquando da alteração dos direitos de capacidade de infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Marco ou período	Prazo ou duração
Tempo máximo para o gestor de infraestrutura oferecer um direito de capacidade alternativo para uma única rede	Quatro dias de calendário e, em qualquer caso, 24 horas antes do início do serviço ferroviário
Tempo máximo para os gestores de infraestrutura em causa oferecerem um direito de capacidade multirrede alternativo	Oito dias de calendário e, em qualquer caso, 24 horas antes do início do serviço ferroviário

ANEXO II

Limiares aplicáveis à declaração de infraestruturas ferroviárias de utilização intensiva e congestionadas a que se refere o artigo 23.º

Utilização	Classificação	Utilização da capacidade	Período de referência
Tráfego heterogéneo	Utilização intensiva	> 85 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego heterogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano
Tráfego homogéneo	Utilização intensiva	> 90 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego homogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano

Por «utilização da capacidade» entende-se o rácio entre a capacidade repartida ou, para os horários de serviço anteriores, o número efetivo de comboios em circulação e a capacidade teórica disponível num elemento da infraestrutura ferroviária, com base na metodologia referida no artigo 23.º, n.º 2.

Por «tráfego homogéneo» entende-se os comboios do troço em causa que têm, em geral, características semelhantes relevantes para a utilização da capacidade, nomeadamente a velocidade, o padrão de paragens e a aceleração.

Por «tráfego heterogéneo» entende-se os comboios do troço em causa que diferem em termos de características relevantes para a utilização da capacidade, nomeadamente a velocidade, o padrão de paragens e a aceleração.

ANEXO III

CONTEÚDO DO QUADRO EUROPEU PARA A GESTÃO DA CAPACIDADE A QUE SE REFERE O ARTIGO 7.º

O quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 7.º deve conter pelo menos os seguintes elementos:

Elemento	Referência(s)
Tipos e descrição dos serviços de transporte ferroviário a utilizar para efeitos do planeamento estratégico da capacidade.	Artigo 14.º, n.º 2
Ferramentas, metodologias e disposições processuais comuns para o planeamento estratégico da capacidade, incluindo a coordenação entre os gestores de infraestrutura e a consulta às partes interessadas, inclusive para as comunicações das necessidades de capacidades.	Artigo 14.º, n.º 4, artigo 14.º, n.º 10.º, artigo 15.º, artigo 16.º, artigo 19.º, n.º 1, artigo 57.º
Orientações que estabelecem os procedimentos e metodologias utilizados para análise do mercado dos transportes	Artigo 17.º, n.º 3
Meios de publicação do plano de oferta de capacidade e processo de consulta aos candidatos	Artigo 20.º, n.º 11
Orientações sobre a definição de limites dentro dos quais o gestor de infraestrutura pode propor um modelo de capacidade, ou um plano de oferta de capacidade, diferente dos contributos recebidos	Artigo 19.º, n.º 3, artigo 20.º, n.º 7
CrITÉrios e procedimentos de repartição da capacidade pré-estabelecida que consta do plano de oferta de capacidade	Artigo 22.º, n.º 4

Elemento	Referência(s)
Especificações para objetos de planeamento da capacidade em formato legível por pessoas e por máquina	Artigo 22.º, n.º 5
Método comum de utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária	Artigo 23.º, n.º 2
Metodologia de avaliação e lista de parâmetros relativos aos serviços de transporte ferroviário e aos critérios socioeconómicos e ambientais, incluindo a lista de parâmetros, os valores-padrão dos parâmetros ou os intervalos de valores-padrão	Artigo 27.º, n.º 4, artigo 39.º, n.º 4
Características das especificações de capacidade	Artigo 28.º, n.º 1
Intervalos para as quotas-limiar aplicáveis à anulação de direitos de capacidade não utilizados	Artigo 29.º, n.º 3
Procedimentos e métodos de coordenação da repartição de direitos de capacidade multirrede, incluindo os requisitos mínimos de qualidade	Artigo 30.º, n.º 5
Orientações sobre a definição dos limites relativos às diferenças entre os pedidos de capacidade apresentados pelos candidatos e a capacidade de infraestrutura ferroviária proposta pelos gestores de infraestrutura no processo de resolução consensual de conflitos	Artigo 38.º, n.º 2
Orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para conflitos que incluam pelo menos um pedido de capacidade multirrede	Artigo 38.º, n.º 7
Procedimentos de gestão das alterações dos direitos de capacidade após a repartição	Artigo 41.º, n.º 10
Orientações para a aplicação da modulação das sanções	Artigo 42.º, n.º 6
Orientações para uma consulta adequada e regular às partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças	Artigo 57.º, n.º 2

ANEXO IV

Nível mínimo e máximo da sanção, em conformidade com o artigo 42.º

O nível mínimo da sanção antes da eventual modulação é de 1 EUR/km do canal horário afetado.

O nível máximo da sanção antes da eventual modulação é de 8 EUR/km do canal horário afetado.

ANEXO V

Conteúdo das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE

– secção relativa à gestão da capacidade e à gestão do tráfego

Para além dos elementos referidos no artigo 27.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, as especificações da rede a que se refere esse artigo devem incluir:

- 1) Uma secção em que são enunciadas as características da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. Essa secção deve fazer referência às informações disponíveis no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797;
- 2) Uma secção sobre os princípios e os critérios para a gestão da capacidade, que especifique as características gerais da capacidade de infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os prováveis condicionalismos decorrentes da manutenção da rede. Especifica igualmente os procedimentos e prazos do processo de gestão da capacidade. Fixa os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:
 - a) Os procedimentos segundo os quais os candidatos são consultados sobre o planeamento estratégico da capacidade e fornecem comunicações das necessidades de capacidades;

- b) Os procedimentos de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;
- c) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;
- d) O calendário para o planeamento estratégico da capacidade, assim como dos processos de candidatura, repartição, adaptação e reprogramação e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a programação, bem como os procedimentos para a programação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;
- e) Os princípios que regem o mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 38.º e o mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 39.º;
- f) A estrutura e o nível das sanções por alteração dos direitos de capacidade;
- g) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura ferroviária seja de utilização intensiva ou esteja congestionada;
- h) Pormenores sobre as restrições à utilização da infraestrutura ferroviária;
- i) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 7.º;

- 3) Uma secção sobre as operações, incluindo a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises. Essa secção deve estabelecer a aplicação dos requisitos previstos no presente regulamento e nas Diretivas (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 e 2007/59/CE, nomeadamente:
- a) Regras operacionais, em especial regras de prioridade ou princípios de prioridade aplicáveis à gestão do tráfego, uma lista ou referências a regras técnicas, operacionais e de segurança e a regras relativas ao pessoal operacional;
 - b) Medidas operacionais, em especial regras e procedimentos de gestão de perturbações e de gestão de crises, a comunicação operacional e o intercâmbio de dados com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais;
 - c) Uma lista e referências aos sistemas de informação utilizados nas operações;
 - d) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 46.º do presente regulamento;

- 4) Uma secção relativa aos elementos fundamentais da gestão do desempenho, nomeadamente:
- a) Referências aos objetivos de desempenho definidos no programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE e no contrato a que se refere o artigo 30.º dessa diretiva;
 - b) Procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução das metas, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e conceber e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho;
 - c) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 52.º do presente regulamento.
-

ANEXO VI

Conteúdo do quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 46.º

O quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, de perturbações e de crises deve incluir pelo menos os seguintes elementos:

Elemento	Referência(s)
Regras e procedimentos para a gestão do tráfego e a gestão de perturbações a ter em conta pelos gestores de infraestrutura aquando do estabelecimento de regras e procedimentos de gestão do tráfego	Artigo 45.º
Regras e procedimentos comuns para a coordenação da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises entre os gestores de infraestrutura e com as partes interessadas operacionais	Artigo 44.º, artigo 45.º, artigo 46.º, n.ºs 1 e 4, artigo 47.º, artigo 48.º
Orientações para a gestão e a repartição da capacidade em caso de perturbações na rede e situações de crise	Artigo 43.º, n.º 2
Definição das responsabilidades das partes interessadas operacionais envolvidas na gestão do tráfego transfronteiriço, com base num conjunto de procedimentos operacionais, marcos e interfaces acordados	Artigo 47.º
Procedimentos, regras, ferramentas e interfaces para a comunicação e o intercâmbio de informações, designadamente ferramentas e interfaces digitais harmonizadas, entre os gestores de infraestrutura, as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, em especial as autoridades públicas	Artigo 47.º, artigo 50.º, artigo 66.º

Elemento	Referência(s)
Princípios para a criação de grupos de coordenação específicos para a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises	Artigo 55.º, n.º 2
Disposições em matéria de simulação e formação, em especial no que diz respeito às perturbações e às situações de crise	Artigo 49.º, n.º 7
Método comum para estimar as condições de duração e o impacto provável no tráfego e conteúdo do relatório de incidente do coordenador da rede	Artigo 48.º, n.º 7
Orientações para assegurar a consulta adequada e regular às partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças	Artigo 57.º, n.º 2

ANEXO VII

Perturbações na rede a que se refere o artigo 48.º

Tipo de incidente	Duração provável estimada	Impacto provável estimado
Perturbações na rede	O regresso aos níveis anteriores ao incidente da capacidade disponível para a utilização dos comboios exige três ou mais dias	– 50 % ou mais dos comboios do troço afetado que circulam numa única rede precisam de intervenção operacional – Menos de 50 % dos comboios do troço afetado que circulam em mais do que uma rede precisam, ou deverão precisar, de intervenção operacional
Perturbações em várias redes	O regresso aos níveis anteriores ao incidente da capacidade disponível para a utilização dos comboios exige três ou mais dias	– 50 % ou mais dos comboios do troço afetado que circulam em mais do que uma rede precisam, ou deverão precisar, de intervenção operacional

ANEXO VIII

CONTEÚDO DO QUADRO EUROPEU PARA A ANÁLISE DO DESEMPENHO A QUE SE REFERE O ARTIGO 52.º

Domínio de desempenho	Problemas relevantes (indicativos)
Infraestrutura e equipamento ferroviários	<ul style="list-style-type: none">– Capacidade e potencialidades da infraestrutura física e do seu equipamento, incluindo a implementação das normas RTE-T– Reduções da capacidade ou da potencialidade da infraestrutura ferroviária, devido a atrasos na renovação, manutenção ou reparação da infraestrutura ferroviária
Capacidade da infraestrutura ferroviária	<ul style="list-style-type: none">– Oferta de capacidade em termos de quantidade e qualidade– Utilização da capacidade, capacidade de reserva para dar resposta ao aumento do tráfego– Coerência entre a capacidade disponível (planeada ou não planeada) e as necessidades do mercado, a nível de rede única e multirrede– Estabilidade da oferta de capacidade, nomeadamente no âmbito de trabalhos na infraestrutura ferroviária– Infraestruturas ferroviárias congestionadas– Tempos de paragem previstos dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão do tráfego	<ul style="list-style-type: none">– Pontualidade/atrasos dos diferentes tipos de serviços ferroviários, na origem, nas paragens intermédias e no destino e em locais importantes em termos operacionais– Cancelamento de comboios– Tempos de paragem reais dos comboios nas estações fronteiriças

Domínio de desempenho	Problemas relevantes (indicativos)
Gestão de perturbações e gestão de crises	<ul style="list-style-type: none"> – Percentagem de tráfego que pode ser reencaminhado ou replanificado durante a perturbação ou uma situação de crise – Impacto das perturbações no tráfego ferroviário em termos de atrasos e cancelamentos – Impacto das perturbações nos operadores de serviços ferroviários e nos seus clientes – Problemas específicos identificados (qualitativos)
Implementação e desempenho dos serviços, ferramentas e interfaces digitais	<ul style="list-style-type: none"> – Apoio aos processos relacionados com a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão de perturbações – Exaustividade e qualidade das informações e dos dados fornecidos, bem como facilidade de acesso para as partes interessadas operacionais – Alinhamento pela arquitetura europeia desenvolvida na Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e pelas especificações técnicas pertinentes, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797
Cumprimento da regulamentação; supervisão regulamentar	<ul style="list-style-type: none"> – Indicadores do processo de controlo do cumprimento das regras e procedimentos – Reclamações apresentadas às entidades reguladoras e à ENRRB
Disposições em matéria de análise do desempenho da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises, incluindo a coordenação entre as partes interessadas operacionais	
Orientações para assegurar a consulta adequada e regular às partes interessadas sobre as questões europeias e transfronteiriças a que se refere o artigo 57.º, n.º 2	

ANEXO IX

Informações a prestar às partes interessadas operacionais a que se refere o artigo 50.º

As seguintes informações, que sejam disponibilizadas, se aplicável, nos termos da Diretiva (UE) 2016/797 e dos atos de execução pertinentes adotados ao abrigo dessa diretiva, e sujeito às responsabilidades respetivas das partes interessadas conforme se refere no Regulamento de Execução (UE) 2026/253 da Comissão¹, são disponibilizadas nos termos do artigo 50.º do presente regulamento:

Informações prestadas pelo gestor de infraestrutura:

- número do comboio
- controlo da posição dos comboios
- repartição de canal horário
- notificação de circulação do comboio e previsão de circulação do comboio
- notificação de perturbação do serviço
- intercâmbio de dados para melhoria da qualidade

¹ Regulamento de Execução (UE) 2026/253 da Comissão, de 6 de fevereiro de 2026, que estabelece uma especificação técnica relativa ao subsistema telemático do sistema ferroviário da União Europeia para a interoperabilidade da partilha de dados no setor dos transportes ferroviários («ETI TEL») e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 454/2011 («ETI ATP») e (UE) n.º 1305/2014 («ETI ATM») (JO L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Informações disponibilizadas por outras partes interessadas operacionais:

- dados da declaração de expedição
 - pedido de canal horário
 - preparação do comboio
 - notificação de circulação do comboio e previsão de circulação do comboio
 - notificação de perturbação do serviço
 - hora prevista de partida da remessa (ETD, do inglês *Estimated Time of Departure*), hora prevista de transferência (ETI, do inglês *Estimated Time of Interchange*) e hora prevista de chegada (ETA, do inglês *Estimated Time of Arrival*)
 - movimentos dos vagões
 - intercâmbio de dados para melhoria da qualidade
-

ANEXO X

Quadros de correspondência

1. Quadro de correspondência das disposições suprimidas na Diretiva 2012/34/UE

Diretiva 2012/34/UE	Presente regulamento
Artigo 2.º, n.º 6	Artigo 40.º, n.º 2
Artigo 3.º, ponto 20	Artigo 23.º e anexo II
Artigo 3.º, ponto 22	Artigos 38.º e 39.º
Artigo 3.º, ponto 23	Artigo 5.º, ponto 6, e artigo 33.º
Artigo 3.º, ponto 27	Artigo 5.º, ponto 9
Artigo 3.º, ponto 28	Artigo 5.º, ponto 14
Artigo 7.º-B, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 7.º-B, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 3
Artigo 7.º-B, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 4, e artigo 2.º, n.º 4, alínea b)
Artigo 36.º	Artigo 42.º
Artigo 38.º, n.º 1	Artigo 28.º, n.º 1, segundo parágrafo, e artigo 28.º, n.º 5
Artigo 38.º, n.º 2	Artigo 28.º, n.º 3
Artigo 38.º, n.º 3	Artigo 28.º, n.º 4
Artigo 38.º, n.º 4	Artigo 28.º, n.º 7
Artigo 39.º, n.º 1	Artigo 13.º, n.º 3
Artigo 39.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 40.º, n.º 1	Artigo 16.º, artigo 30.º e artigo 55.º
Artigo 40.º, n.º 2	Artigo 58.º, n.º 10, artigo 61.º, n.º 2, artigo 67.º, n.º 1, artigo 68.º, n.ºs 1 e 7

Diretiva 2012/34/UE	Presente regulamento
Artigo 40.º, n.º 3	Artigo 58.º, n.ºs 3 e 8
Artigo 40.º, n.º 4	Artigo 56.º, n.º 1
Artigo 40.º, n.º 5	
Artigo 41.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 2
Artigo 41.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 42.º, n.º 1	Artigo 33.º, n.º 1
Artigo 42.º, n.º 2	Artigo 33.º, n.º 6
Artigo 42.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.º 7
Artigo 42.º, n.º 4	Artigo 33.º, n.º 7
Artigo 42.º, n.º 5	Artigo 33.º, n.º 8, e anexo I, secção 5
Artigo 42.º, n.º 6	Artigo 33.º, n.º 9
Artigo 42.º, n.º 7	Artigo 33.º, n.º 11
Artigo 42.º, n.º 8	Artigo 33.º, n.º 12
Artigo 43.º, n.º 1	Artigo 40.º, n.º 1, artigo 34.º, n.ºs 5, 6 e 7, artigo 35.º, n.ºs 1 e 2, e anexo I, secções 2, 4, 5, 6 e 7
Artigo 43.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 9, artigo 13.º, n.º 2, artigo 23.º, n.º 9, artigo 40.º, n.º 3, e artigo 41.º, n.º 11
Artigo 43.º, n.º 3	
Artigo 44.º, n.º 1	Artigo 28.º, n.º 1
Artigo 44.º, n.º 2	Artigo 34.º, n.ºs 6 e 7
Artigo 44.º, n.º 3	Artigo 33.º, n.º 4
Artigo 44.º, n.º 4	Artigo 30.º e artigo 66.º, n.º 5

Diretiva 2012/34/UE	Presente regulamento
Artigo 45.º, n.º 1	Artigo 34.º, n.º 1
Artigo 45.º, n.º 2	Artigo 27.º
Artigo 45.º, n.º 3	Artigo 34.º, n.º 9
Artigo 45.º, n.º 4	Artigo 34.º, n.º 10
Artigo 46.º, n.º 1	Artigo 38.º, n.º 1
Artigo 46.º, n.º 2	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 46.º, n.º 3	Artigo 38.º, n.º 3
Artigo 46.º, n.º 4	Artigo 38.º, n.º 4
Artigo 46.º, n.º 5	Artigo 38.º, n.º 2
Artigo 46.º, n.º 6	Artigo 39.º
Artigo 47.º, n.º 1	Artigo 23.º, n.º 1, e anexo II
Artigo 47.º, n.º 2	Artigo 23.º, n.º 5
Artigo 47.º, n.º 3	Artigo 27.º, n.º 1
Artigo 47.º, n.º 4	Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, e artigo 13.º, n.º 3
Artigo 47.º, n.º 5	Artigo 9.º, n.º 1, e artigo 35.º
Artigo 47.º, n.º 6	Artigo 23.º, n.º 6
Artigo 48.º, n.º 1	Artigo 36.º, n.º 1
Artigo 48.º, n.º 2	Artigo 20.º, n.º 5
Artigo 49.º, n.º 1	Artigo 26.º, n.º 1
Artigo 49.º, n.º 2	Artigo 26.º, n.º 2
Artigo 49.º, n.º 3	Artigo 26.º, n.º 3
Artigo 50.º, n.º 1	Artigo 24.º, n.º 1
Artigo 50.º, n.º 2	Artigo 24.º, n.º 2

Diretiva 2012/34/UE	Presente regulamento
Artigo 50.º, n.º 3	Artigo 24.º, n.º 1
Artigo 51.º, n.º 1	Artigo 23.º, n.º 1
Artigo 51.º, n.º 2	Artigo 25.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 51.º, n.º 3	Artigo 25.º, n.º 4
Artigo 51.º, n.º 4	Artigo 25.º, n.º 5
Artigo 52.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 9
Artigo 52.º, n.º 2	Artigo 29.º, n.º 3
Artigo 53.º, n.º 1	Artigo 37.º, n.º 1
Artigo 53.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.ºs 2 e 4, e artigo 37.º, n.º 3
Artigo 53.º, n.º 3	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 54.º, n.º 1	Artigo 45.º, n.º 3
Artigo 54.º, n.º 2	Artigo 45.º, n.º 5
Artigo 54.º, n.º 3	Artigo 45.º, n.º 7

2. Quadro de correspondência do Regulamento (UE) n.º 913/2010

Regulamento (UE) n.º 913/2010	Presente regulamento
Artigos 1.º a 7.º	–
Artigo 8.º	Artigo 58.º, n.ºs 1 a 7, 9, 10 e 11, artigo 60.º, n.º 1, alíneas a), b) e c) e g), e artigo 60.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 16.º, n.º 1, artigo 24.º, n.ºs 3 e 4, artigo 25.º, n.º 3, e artigo 61.º
Artigo 9.º, n.º 1, alíneas a), c), d) e e), e n.ºs 2, 3, 4 e 5	–
Artigo 9.º, n.º 1, alínea b)	Artigo 17.º e artigo 24.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 10.º	–
Artigo 11.º	Artigo 58.º, n.ºs 1 a 7, 9, 10 e 11
Artigos 12.º a 18.º	–
Artigo 19.º	Artigo 51.º e artigo 70.º, n.ºs 7 e 8
Artigos 20.º a 25.º	–